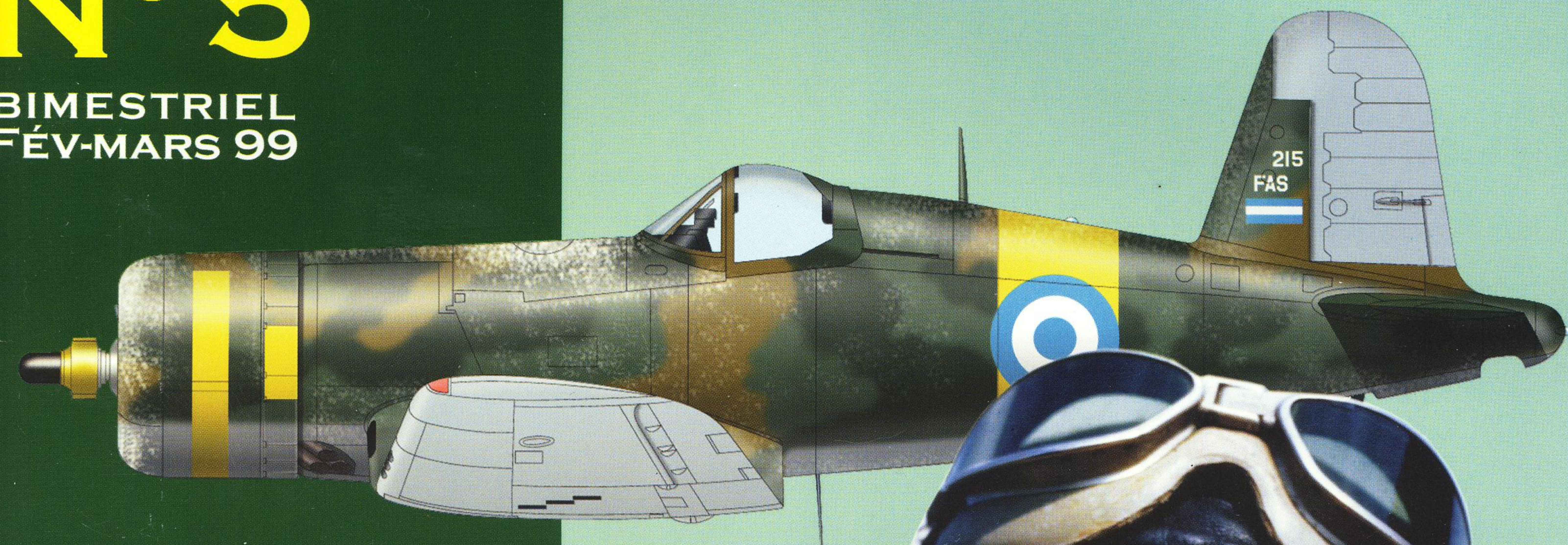


HISTOIRE DE
L'AVIATION

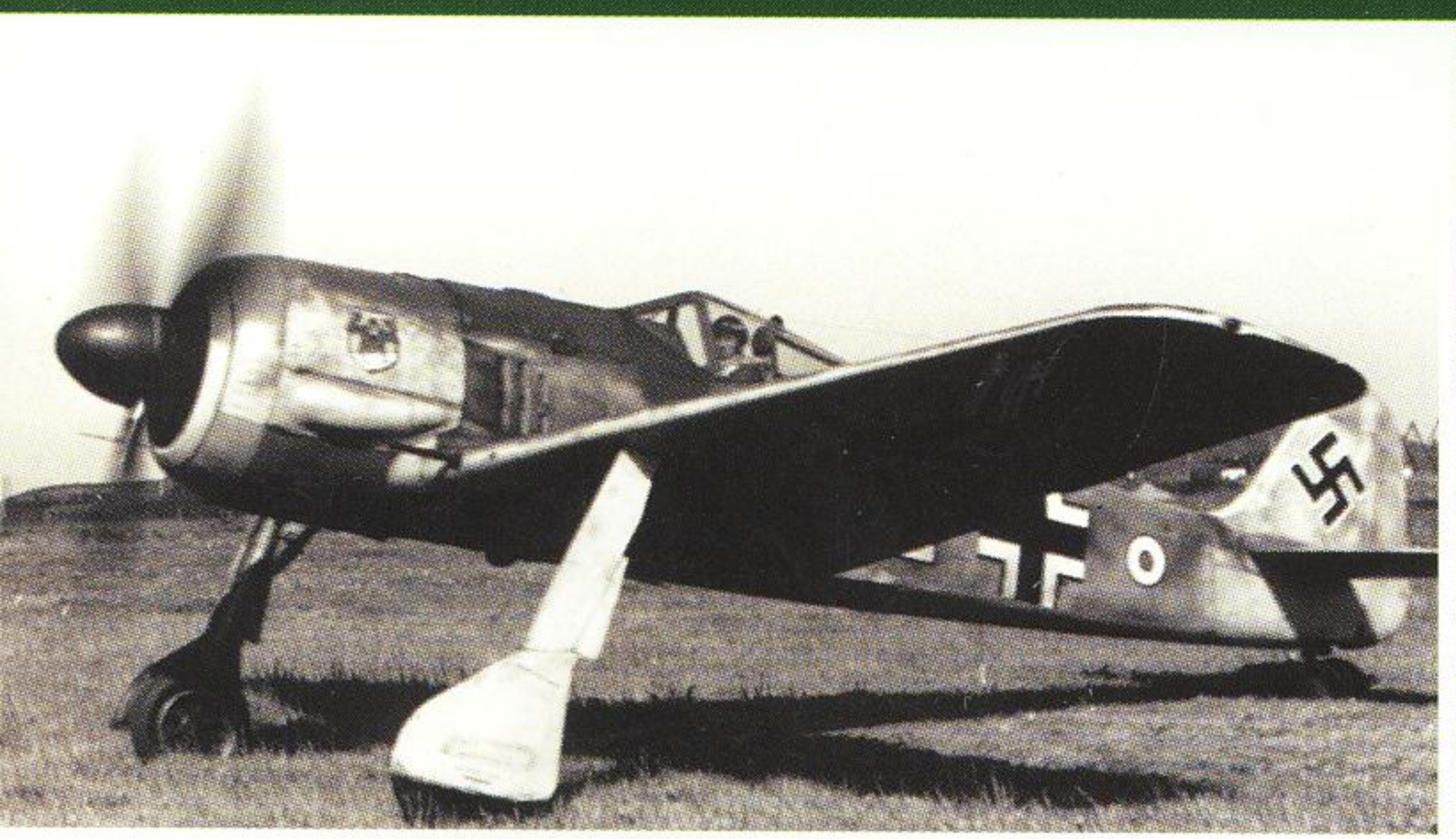
AÉRO JOURNAL

N°5

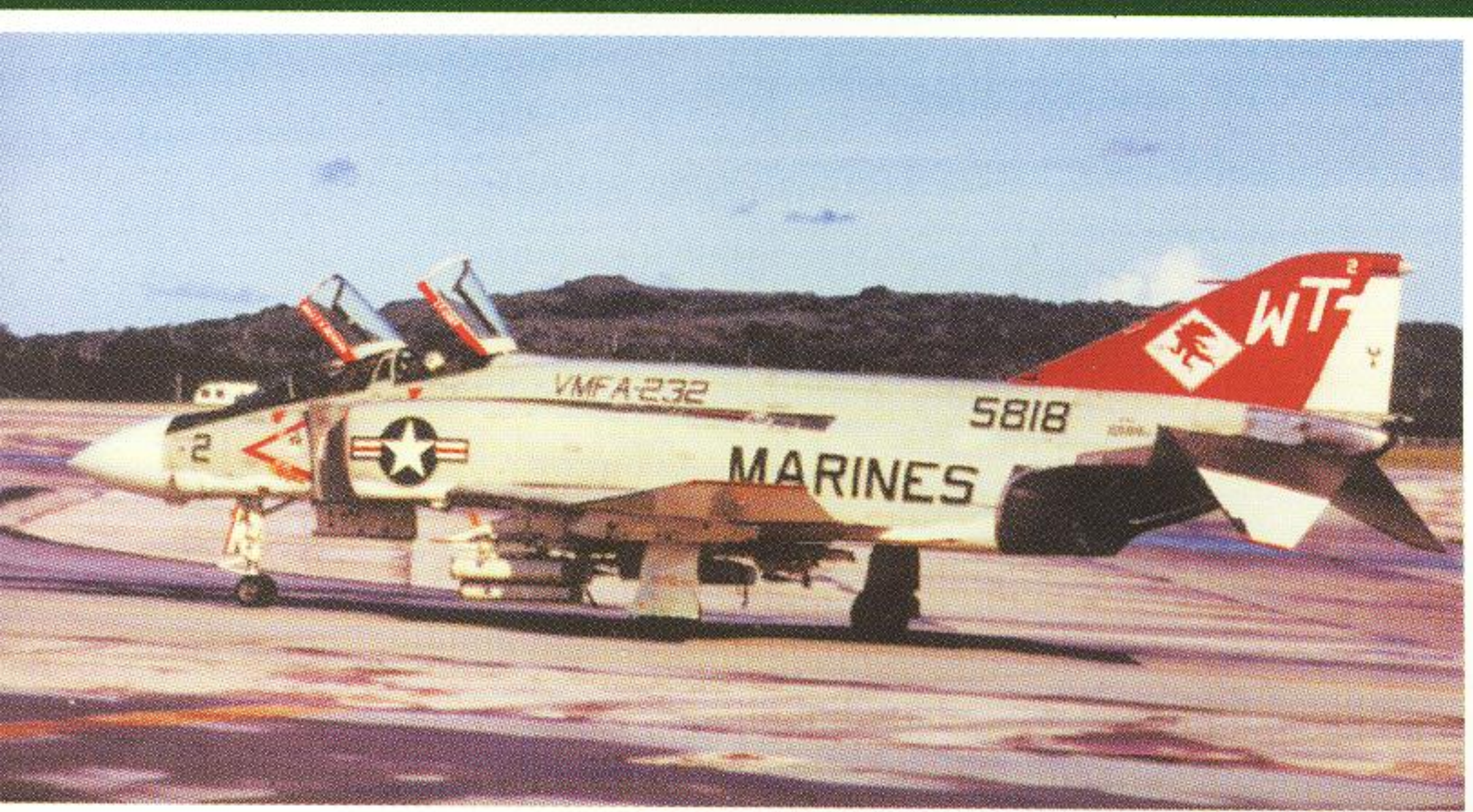
BIMESTRIEL
FÉV-MARS 99



DUELS
DANS LE CIEL



F-4 CONTRE MIG-21

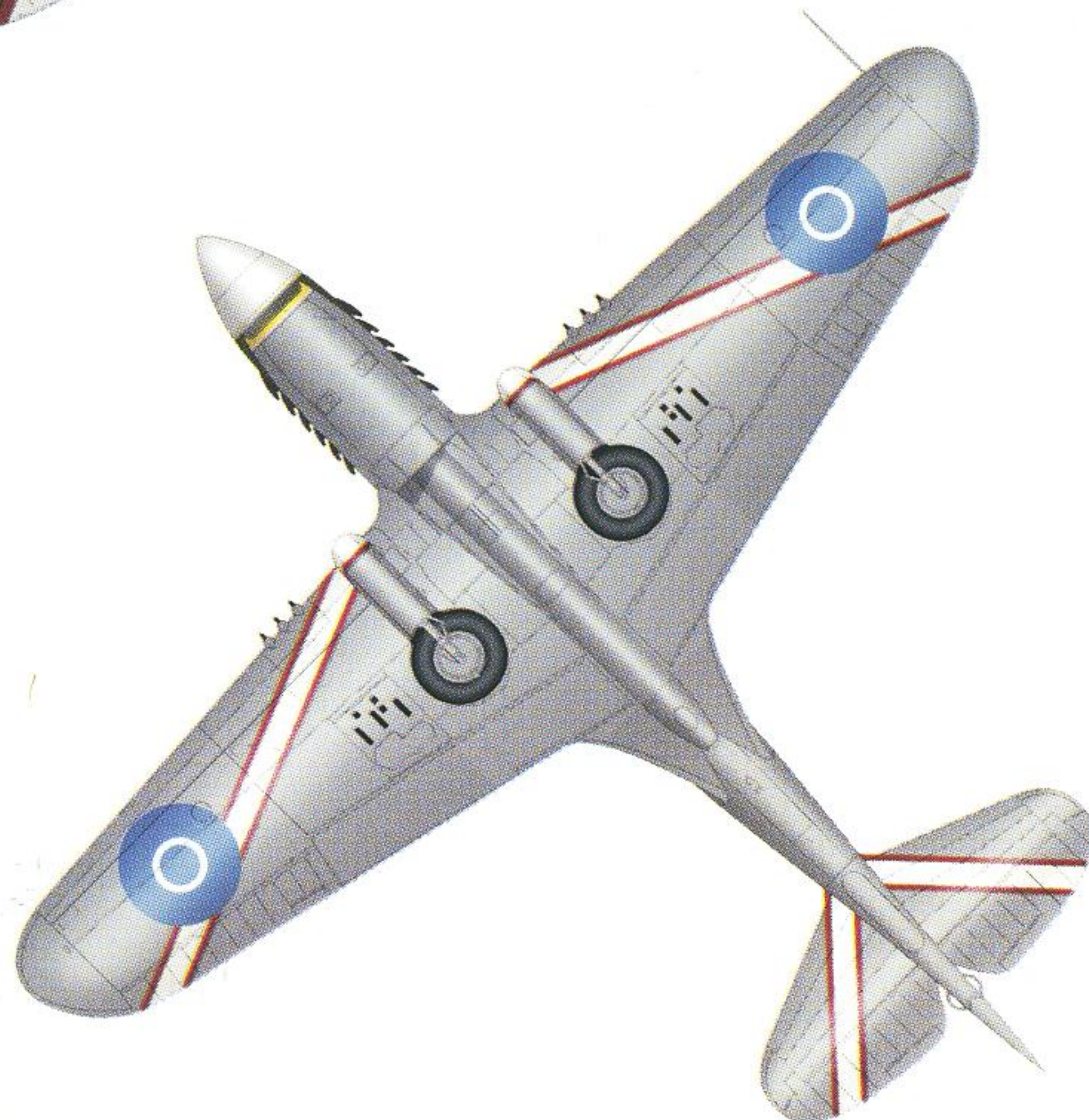
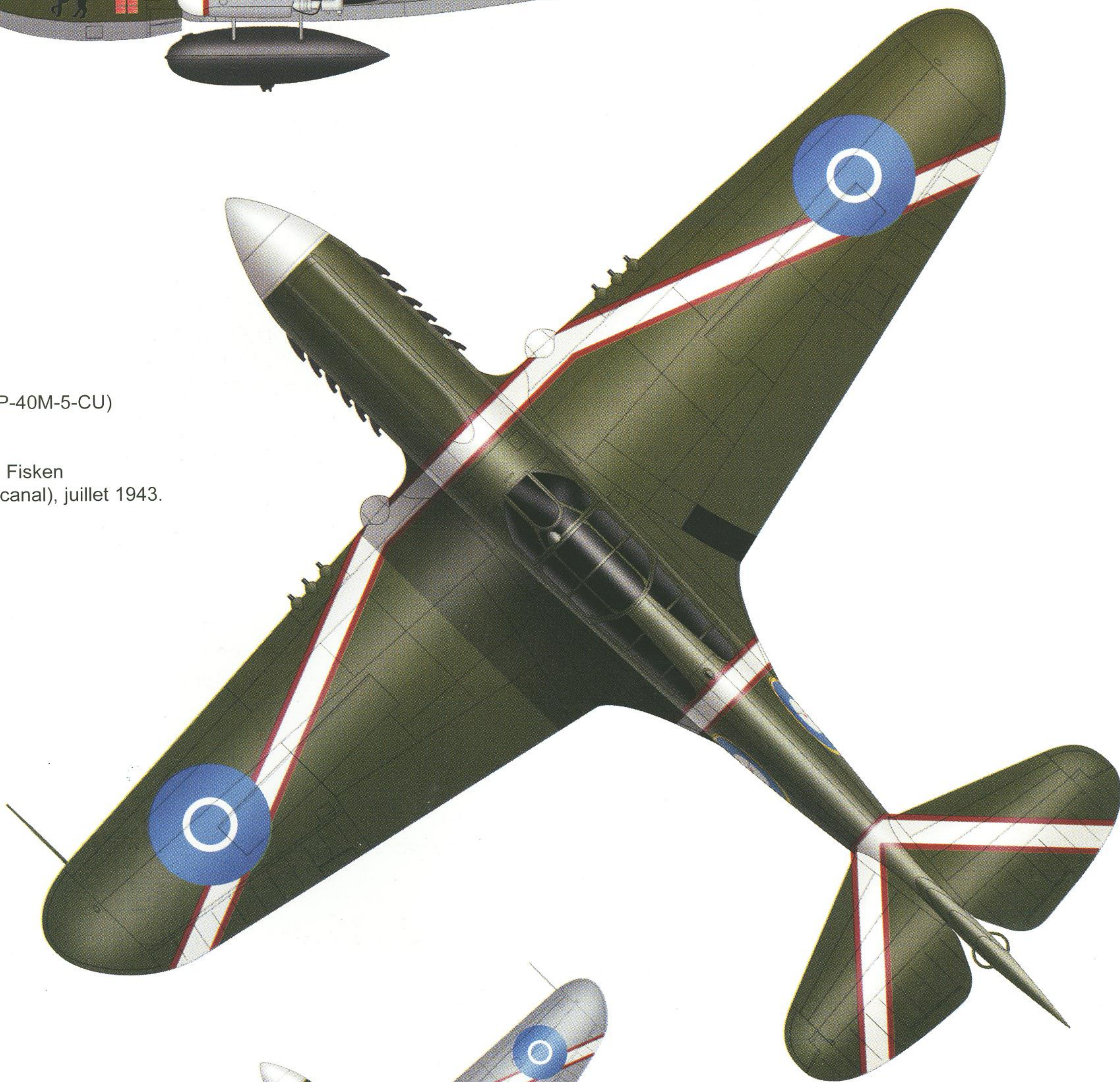
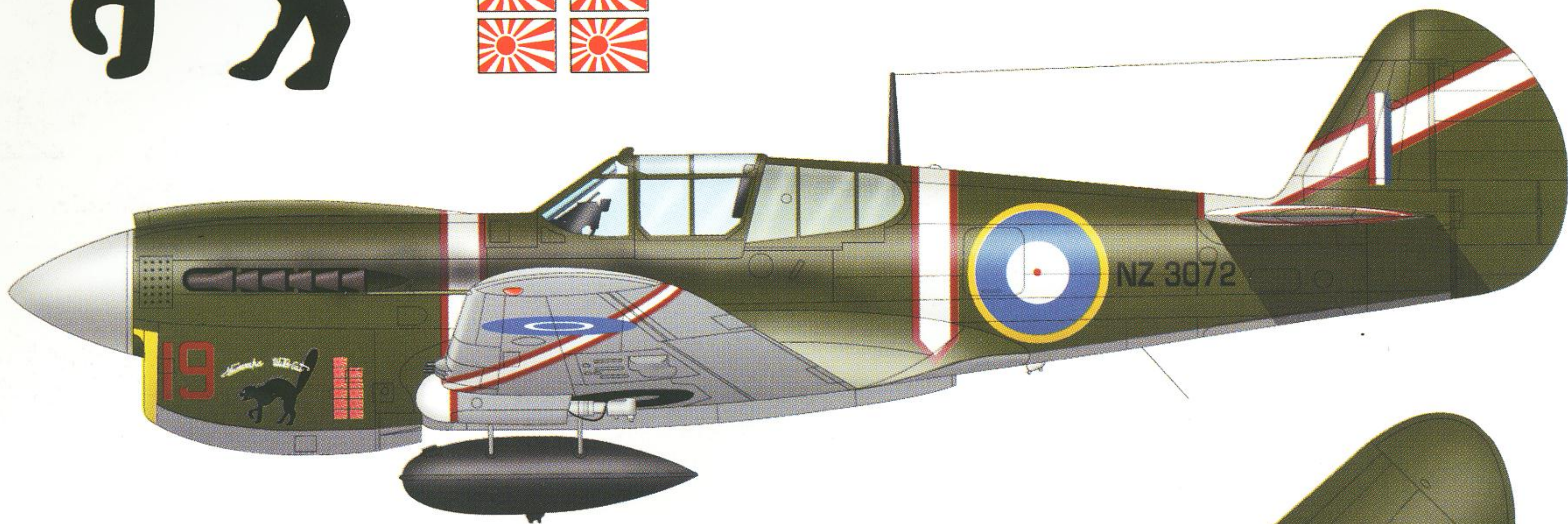


HISTOIRE DE BANDES



M 4873 - 5 - 39,00 F - RD





Curtiss Kittyhawk Mk.III (P-40M-5-CU)
(NZ3072)
N° 15 RNZAF Squadron
Flying Officer Geoffrey B. Fiskin
Henderson Field (Guadalcanal), juillet 1943.

NOTAM [NOTICE TO AIRMEN]

Les Oesau se cachent pour mourir

Il paraît que l'on a retrouvé Saint-Exupéry. Je serais tenté de dire : « bon, et après ? ».

De toute façon, pour moi, Saint-Ex ne sera jamais au fond de la mer. Pour l'éternité, il est là-haut, en train de dessiner des moutons, dans son Walhalla, hors d'atteinte de la bêtise et de la méchanceté des hommes. On ne repêche pas un mythe, on n'exhume pas une légende.

Combien d'aviateurs, combien de capitaines sont partis un jour joyeux pour des missions lointaines et n'en sont jamais revenus ? Combien de grands pilotes se sont ainsi évanouis dans le ciel, sans laisser de traces. De Mermoz à Amelia Earhard, en passant par Nungesser et Coli ou Guynemer, la liste est longue... Un beau jour, ils ont brutalement quitté l'histoire et ils sont entrés dans la légende.

Ces disparitions mystérieuses ont donné naissance à des échaffaudages plus ou moins branlants de théories parfois fumeuses. C'est plus fort que nous, nous voulons tout savoir sur tout. Certes, l'historien a le droit et le devoir d'enquêter pour établir ou rétablir la vérité des faits. Mais qu'est-ce que cela nous apporterait de savoir où reposent les restes de la *Croix du Sud* ou, comme le prétend un historien sérieux (?), que Guynemer a été abattu en duel par Bodon-Verduraz pour une conquête féminine ?

Pour plagier Henri III, je dirais qu'ils sont plus grands morts que vivants et le fait d'apprendre que ces demi-dieux n'étaient finalement que des hommes secouerait fortement le piedestal sur lequel nous les avons tous installés depuis des générations.

Alors, de grâce, Messieurs les archéologues, laissez nos grands disparus reposer en paix. Ne profanez pas le panthéon de la mythologie aéronautique. Leur mystère, c'est notre part de rêve et, à force de vouloir chercher une explication à tout, nous finirons par ne plus pouvoir rêver.

C-J. Ehrengardt

SOMMAIRE

4 Le mystère Walter Oesau

Walter Oesau a été abattu en combat le 11 mai 1944 par des P-38. Le plus étonnant, c'est qu'aucun P-38 n'a revendiqué de victoire ce jour-là. Steve Blake mène l'enquête pour tenter de percer le mystère.



13 La guerre du football

En juillet 1969, le Salvador envahit le Honduras à la suite d'un match de football. Ce n'est bien entendu qu'un prétexte, mais le conflit n'aura rien d'une rencontre amicale et donnera lieu au dernier combat tournant entre chasseurs à hélice.



19 GC I/2 (2^{ème} partie)

Le retour des « Cigognes », qui iront s'exiler au Maroc, puis au Royaume-Uni avant de retrouver, enfin, la terre de France.

Rappelons que cette série n'a pas la prétention de donner un historique *complet* de chaque unité, mais constitue plutôt un survol, présentant les grandes lignes et quelques points de repère.

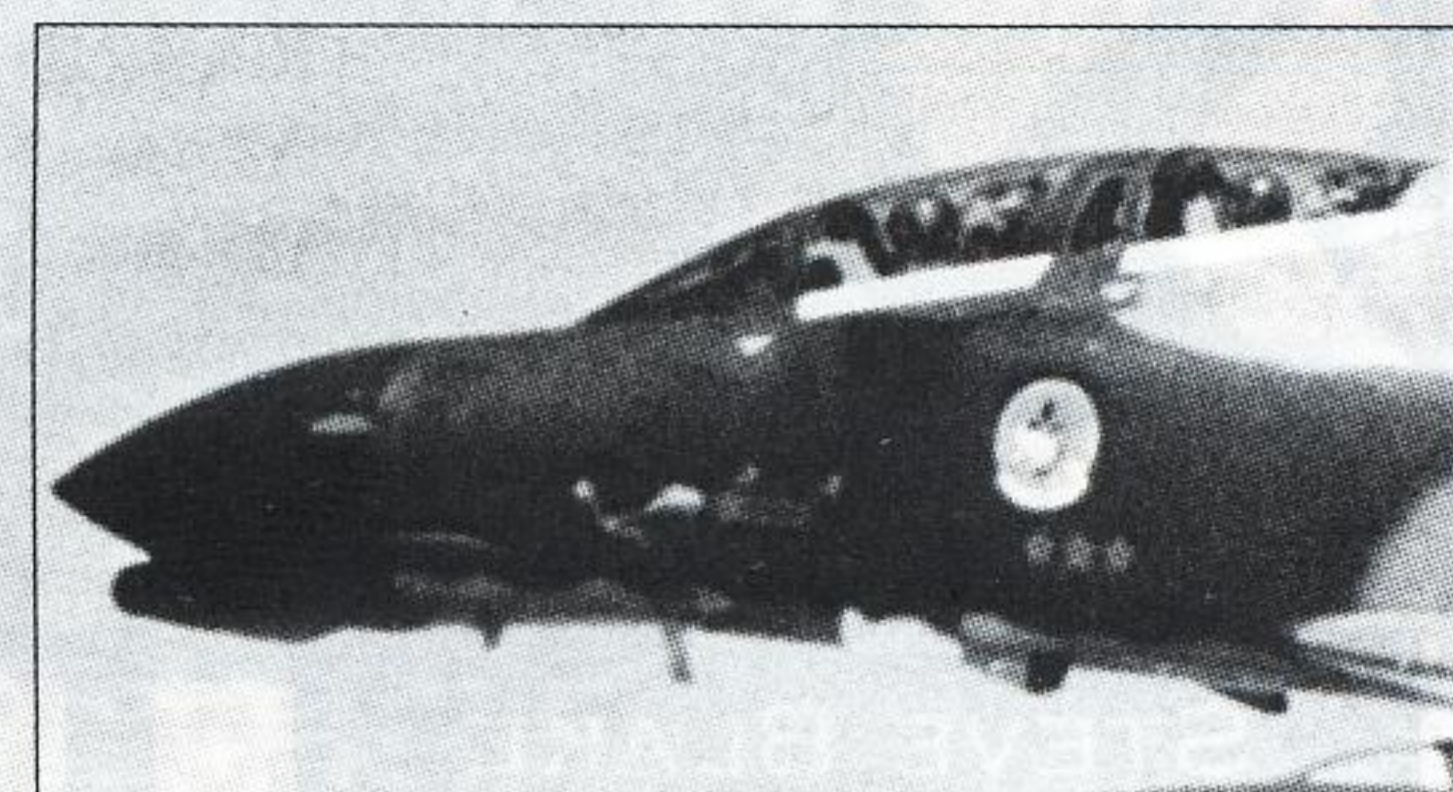
23 Oswald Boelcke

Si le Fokker E.I peut être considéré comme le premier véritable système d'armes, Oswald Boelcke fut le premier théoricien du combat aérien et ses préceptes de bases restent même d'une étonnante actualité.



30 Phantom et phantasmes

Une récente étude russe montre que contrairement à ce que les Américains ont toujours prétendu, le F-4 Phantom II était loin d'être le meilleur chasseur du monde. Même si l'on met à part les accents propagandistes de cette étude, elle remet sérieusement les pendules à l'heure.



40 Massacre dans le ciel slovaque

Pour ne pas passer pour des lâches, les Slovaques vont enfreindre les ordres qui étaient de ne pas engager le combat contre les Américains. Mal leur en prendra !

44 Les as de l'aviation : Bernard Dupérier

Probablement l'un des tout meilleurs pilotes de chasse français, Bernard Dupérier fut aussi le seul à commander un *Wing* de chasse de la RAF – une reconnaissance qui ne doit rien au hasard.

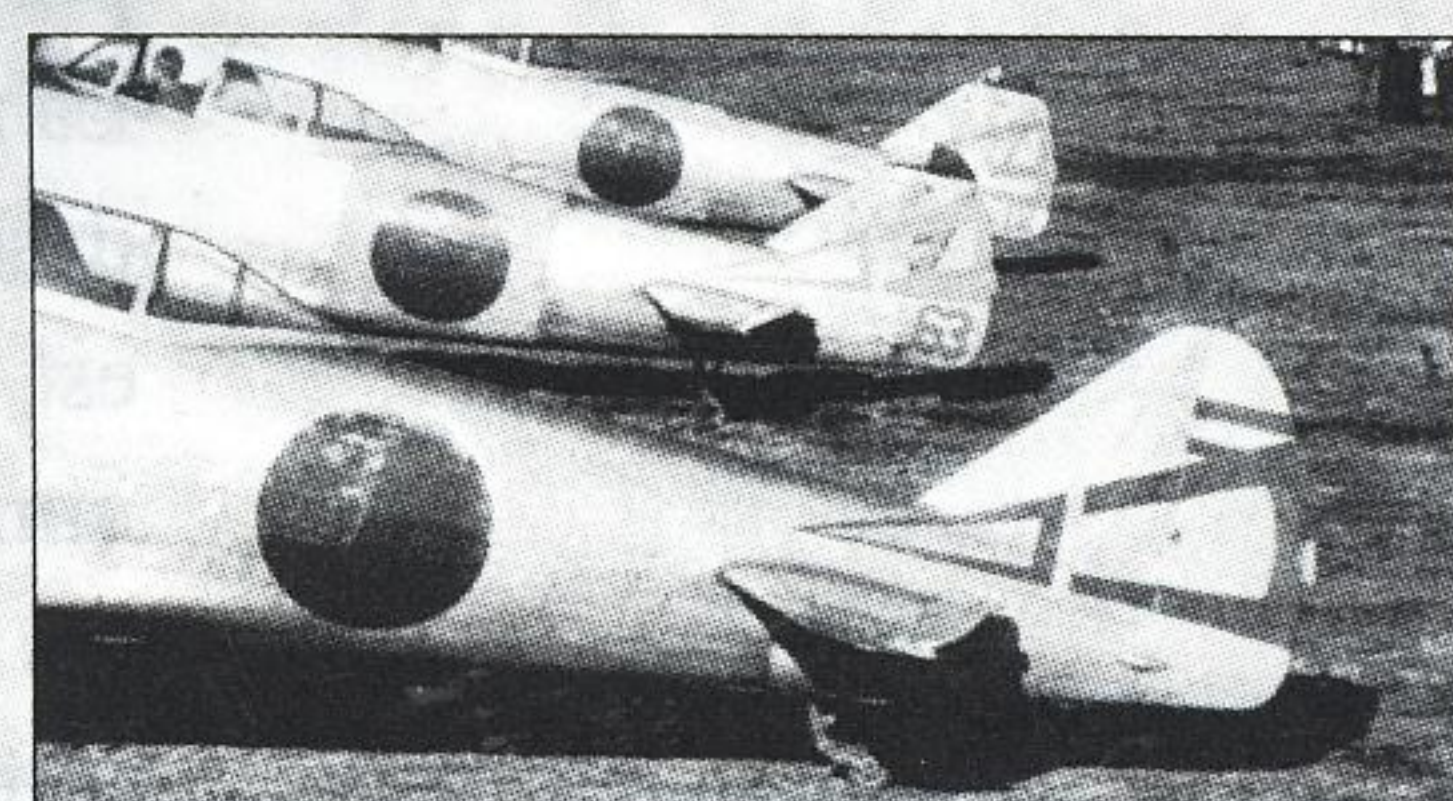
48 Au service de l'ennemi (2)

Quelques images supplémentaires d'avions français récupérés et utilisés par la Luftwaffe.

52 Camouflage et marques

Pour opérer une distinction entre « amis » et « ennemis », tous les belligérants utilisèrent des marques d'identification. Les plus connues sont bien évidemment les bandes d'invasion, mais elles ne furent pas les seules – loin s'en faut.

Les bandes d'invasion seront traitées dans le numéro 6.



58 L'ogre et le Petit Poucet

Deux futurs grands as de la Luftwaffe tombent victimes des Curtiss du GC II/4 le 18 mai 1940 au-dessus des Ardennes. Récit d'un des acteurs principaux.

AÉRO-JOURNAL N° 5 – Février - mars 1999

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00010.

Commission paritaire : 77345

ISSN : 0336-1055

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1999

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt

Adresse du siège social :

AÉRO-ÉDITIONS

32500 La Sauvetat

(Tél/fax : 05.62.65.20.13 - e-mail : aerjournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).

Prix au numéro : F. 39,00 (France) ou Euro 6,90.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Le mystère Walter Oesau

STEVE BLAKE

LORSQUE QUE l'on cite le nom de grands as allemands, celui de Walter Oesau ne vient pas forcément tout de suite à l'esprit. Et pourtant, cet expert aux 123 victoires (dont 71 sur le front Ouest) a été l'une des grandes figures de la Luftwaffe. Il a surtout été l'un de ses grands meneurs d'hommes.

Sa disparition le 11 mai 1944, survenant juste après celles d'Egon Mayer (le 2 mars) et de Wolf-Dietrich Wilcke (le 23 mars), est durement ressentie parmi les pilotes de chasse. Elle reste toutefois encore entourée d'un certain mystère que l'historien américain Steve Blake a tenté de percer.

MISSION 351

11 mai 1944 : mission 351. Il s'agit de la 351^{ème} mission effectuée par le 8th Bomber Command depuis la toute première, le 17 août 1942. Elle ne marquera pas particulièrement les annales du bombardement stratégique américain, mais pour ceux qui y participèrent d'un côté comme de l'autre, elle n'en sera pas moins agitée.

La mission 350 s'est déroulée au début de l'après-midi, au-dessus des aérodromes et des gares de triage dans le nord-est de la France, en prélude au débarquement alors imminent.

La mission 351 ressemble à la précédente, mais l'effort principal porte sur Liège. Les 1st et 3rd Divisions engagent 609 B-17, dont 547 atteignent leurs cibles. Pas moins de 99 P-38, 182 P-47 et 190 P-51 leur servent d'escorte. Les premiers chasseurs décollent à 16h30, le dernier n'atterrira pas avant 21 heures.

La mission 351 se décompose en fait en deux parties distinctes. Une première formation de 335 Forteresses doit bombarder des objectifs dans le secteur Luxembourg-Sarrebrück. Elle est escortée à l'aller par les P-51 du 355th Fighter Group (FG) et les P-47 du 404th FG, au-dessus de l'objectif par les P-51 du 354th FG et les P-38 des 370th et 474th FG et, au retour, par les P-51 du 4th FG et les P-47 du 78th FG.

La seconde formation, de plus petite taille, puisque composée de 274 B-17, est protégée par les P-47 du 353rd FG et les P-47 et P-51 du 361st FG. Elle bombarde les objectifs les plus septentrionaux et ne subit que de légères pertes (2 B-17 abattus par la *flak* au-dessus de Liège).

C'est la première formation qui supporte tout le poids de la défense antiaérienne allemande. Près de quatre-vingts chasseurs sont repérés aux abords des objectifs. Six B-17 et quatre P-51 sont perdus, dont quelques uns ont été abattus par la chasse.

UN MYSTÉRIEUX Bf 109G-6/AS

Le cliché ci-contre, que nous devons à l'amabilité de Jean-Yves Lorient, est extrait d'un film de ciné-mitrailleuse américain, dont on ignore la provenance exacte et la date. Bien que de mauvaise qualité, il pose certaines questions troublantes.

Quel est donc ce Bf 109 qui vient juste d'être touché sur le côté droit du moteur au-dessus d'un terrain d'aviation ?

L'appareil est entièrement peint en RLM 76, ce qui laisse à penser qu'il pourrait s'agir d'un Bf 109G-6/AS. La bande foncée entourant le fuselage arrière pourrait être rouge, ce qui identifierait son unité comme étant la JG 1 qui, on le sait, reçut quelques G-6/AS portant ce camouflage « haute altitude ». Il porte un « 13 » dont la couleur est visiblement plus foncée que la bande, peut-être verte.

Alors, serait-ce l'appareil de Walter Oesau ?

Le seul élément qui ne cadre pas avec cette hypothèse est l'angle d'attaque de l'avion américain. Si les témoignages sont souvent contradictoires, ils concordent tous sur un point : Oesau a été touché du côté gauche.

Rien n'empêche toutefois d'imaginer que Oesau a été touché deux fois, une fois à gauche par des P-38 et une fois à droite par des P-51.

BAPTÊME DU FEU

La chasse allemande entre en lice près de l'objectif, entraînant la réaction immédiate de l'escorte, composée des 354th, 363rd et 474th FG. Ayant manqué son rendez-vous avec les bombardiers qui lui étaient assignés, le 370th FG a décidé de protéger d'autres appareils. De ce fait, ses P-38 ne seront pas impliqués dans la bagarre qui va se dérouler au-dessus du Luxembourg.

La seule unité américaine à tirer son épingle du jeu est le 354th FG. Appartenant comme les trois autres formations de l'escorte rapprochée à la 9th Air Force, ce groupe figure parmi les meilleurs de l'USAAF en Europe et compte de nombreux as dans ses rangs. À cette date, son palmarès s'enorgueillit de la destruction de 225 avions allemands; il s'allonge de 11 unités ce jour-là.

Le 474th FG n'engage l'ennemi qu'une seule fois et très brièvement, mais d'une manière d'autant plus intense qu'il s'agit de son premier combat. En effet, ce groupe n'a été déclaré opérationnel que le 25 avril.

Si l'on s'en réfère au compte rendu officiel, les pilotes américains aperçoivent entre 25 et 30 Me 109 glisser sur l'aile vers 10 000 mètres et attaquer en passe frontale le box de B-17 le plus bas. Ce même box est à nouveau l'objet d'une attaque par trois 109 dix minutes plus tard, au nord-ouest de Francfort. Ces trois chasseurs s'en prennent ensuite au Green Flight du 428th Fighter Squadron (474th FG).

LE GREEN FLIGHT DANS LA BAGARRE

Le ciel est zébré de traînées de condensation et les pilotes confirment la destruction d'un Me 109 par un P-51 et d'un second par les B-17 (bien qu'aucune demande d'homologation n'ait été soumise par les bombardiers ce jour-là).

Les seuls P-38 à effectivement engager le combat sont ceux du Green Flight du 428th FS.

Le dispositif est commandé par le Lieutenant James L. Doyle, dit « Pappy »; son ailier est le Lieutenant Wilbur L. Jarvis III, le chef de section est le Lieutenant James C. Austin et le numéro quatre est le Lieutenant Luther L. Smith. « Pappy » Doyle pilote un P-38J-10 (42-67525) flambant neuf qu'il a touché quelques jours plus tôt. Cet appareil est le seul des quatre à ne pas être camouflé. Sur les poutres apparaît la lettre individuelle assignée à chaque pilote : T pour Doyle, G pour Smith, U pour Austin et R



pour Jarvis. Smith a décoré le nez de son appareil d'une somptueuse créature fort peu vêtue, tandis que Doyle s'est contenté d'y inscrire le prénom de sa fille et de sa femme, Patty et Jane.

« Pappy » Doyle a relaté son expérience à l'auteur :

« Jim Austin avait toutes les compétences requises pour être chef de section et Wilbur Jarvis, mon ailier, venait juste d'arriver. Luther Smith volait régulièrement avec ma patrouille et nous avons suivi ensemble l'entraînement aux États-Unis. Je me sentais toujours à l'aise avec lui comme numéro quatre. Je n'avais encore jamais volé avec les deux autres. »

« Aux environs de Liège, j'ai aperçu des Me 109 en train d'attaquer la section de tête des bombardiers. Pour intervenir aussi vite que possible, j'ai largué mes réservoirs supplémentaires et j'ai changé le réglage des commandes pour augmenter ma vitesse. »

TROIS 109 DANS L'ANGLE MORT

« Je n'ai pas signalé par radio que je largais mes réservoirs. Ce n'était pas nécessaire. D'un rapide coup d'œil sur ma gauche, j'ai vu que Jarvis s'était débarrassé des siens et qu'il commençait à redresser légèrement, ce qui était parfait. Comme je le faisais tout le temps, le regardai dans le rétroviseur, puis sur ma droite et

Walter Oesau, Kommandeur du III./JG 3, de retour de mission sur le front Est à l'été 1941. (ECPA)

Ci-contre et page suivante :
un Bf 109F-2 (Wk.Nr. 7554 ?)
de Walter Oesau, alors
Kommodore de la JG 2.
À l'inverse de la plupart des as,
Oesau s'est très tôt désintéressé
d'afficher son palmarès sur
le gouvernail de ses avions.
Les photos sont difficiles à
dater, mais elles doivent avoir
été prises peu après sa prise
de fonction, à l'été 1941.
(Bundesarchiv)



remarquai que Austin et Smith, qui avaient largué leurs bidons depuis longtemps, s'étaient allégés et prenaient de la vitesse au même rythme que moi. Je savais que ma patrouille avait des réactions rapides.

« En regardant sur ma droite, j'ai aperçu un Me 109 légèrement plus bas, qui s'éloignait de nous. Avant de prendre une décision sur son sort, instinctivement, je jetai un œil dans le rétro. Il y en avait trois autres qui se rapprochaient par derrière et en dessous de nous, juste dans l'angle mort.

« Je n'avais pas le temps de faire quoi que ce soit, pas même de lancer un avertissement par radio; à peine le temps de basculer brutalement sur ma gauche, en espérant que tout se passerait pour le mieux. J'étais bâti comme une armoire à glace et ma manœuvre fut si brutale que l'appareil vibra violemment au cours du virage. J'eus le temps de me rendre compte que toute la section effectuait un virage sur la tranche parfaitement vertical, comme si tous les appareils avaient été reliés entre eux à un gigantesque manège.

« Après avoir dégagé en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, j'ouvris le feu avant même d'avoir redressé. Tout en tirant, je continuai à regarder partout autour de nous pour être sûr que nous n'étions pas tombés dans une embuscade. À cet instant, nous faisions des cibles toutes trouvées si nous étions coiffés. Jarvis commença à tirer dès qu'il sortit de son virage. Les Allemands avaient dégagé au moment où Austin et Smith finirent le leur. Nous nous sommes regroupés et avons poursuivi notre mission d'escorte après avoir rattrapé les bombardiers ».

« Pappy » Doyle est ainsi le premier pilote du 474th FG à avoir ouvert le feu sur un avion ennemi.

LES PIEDS GELES

Wilbur Jarvis se souvient également de cet épisode :

« La mission dont il est question était l'une des toutes premières pour moi, probablement ma quatrième. Nous volions à une altitude de 8 à 10 000 mètres, si mes

souvenirs sont bons. En tout cas, nous étions suffisamment haut pour être frigorifiés dans nos habitacles. Le P-38 ne possédait aucun chauffage digne de ce nom. On avait branché un tuyau sur le chauffage pour pouvoir le glisser dans nos bottes fourrées et garder les pieds au chaud en vol. Malheureusement, il n'existait pas pour moi de bottes d'une taille suffisante pour que je puisse garder mes croquenots de GIs. Personne n'aimait retirer ses croquenots pour enfiler les bottes fourrées. S'il fallait sauter en parachute, le choc à l'ouverture les arrachait et c'était déjà assez problématique d'atterrir dans les lignes ennemies pour ne pas se retrouver pieds nus. Alors, j'avais les pieds gelés !

« J'avais si froid aux pieds que la douleur devenait insupportable. Mais faire demi-tour à ce moment (nous survolions le Luxembourg) signifiait l'abandon de la mission. En outre, personne ne m'aurait vraiment cru et je serais passé définitivement pour un trouillard qui lâchait ses camarades dès que ça bardait. Donc, je poursuivis la mission comme ailier de « Pappy » Doyle.

« Ce fut alors que les 109 nous sont tombés dessus. La bagarre n'a duré que quelques secondes, en tout cas, moins d'une minute. Nous ne pouvions pas poursuivre les Messerschmitt, car nous avions l'ordre de coller aux bombardiers. La rencontre fut brève et, à mon grand étonnement, je n'avais plus froid aux pieds – sans doute sous l'action d'une réaction brutale de mon métabolisme. Quel qu'aurait pu être le résultat de l'attaque des Allemands, elle m'avait soulagé !

« J'ai compris qu'il se passait quelque chose quand j'ai vu « Pappy » rompre brutalement sur sa gauche. Quand il a aperçu les Allemands dans notre dos, il n'a pas eu le temps de nous prévenir. Mais, j'ai réussi à le suivre d'une manière presque trop parfaite. En entamant ma manœuvre sur ma gauche, j'ai aperçu un monomoteur légèrement plus haut et sur ma droite, peut-être à moins de cinquante mètres. Dans la fraction de seconde qui a suivi, j'ai eu le temps de me demander : « Mais qu'est-ce que ce Spitfire fait là ?



C'EST UN 109 !

« Pour quelques uns dont je faisais partie – mais je n'étais pas le seul – il était difficile de se rendre compte que l'ennemi était là, à portée de la main, que c'était une réalité et non plus une notion abstraite des écoles de pilotage et qu'il s'évertuait à vouloir nous tuer tous – moi compris ! Pour être honnête – et j'en suis reconnaissant à mes instructeurs – dans la fraction de seconde suivante, j'ai rectifié : « Nom de D...! ce n'est pas un Spifire, c'est un 109 ! ».

« Plus tard, j'ai compris ce qui s'était passé. L'Allemand avait surgi dans ma queue, en survitesse, et notre virage l'avait surpris – il m'avait dépassé. Cela me laissa un instant pour remercier « Pappy » d'avoir réagi au bon moment et aussi d'essayer d'analyser la situation. La première chose qui m'apparut clairement est le fait que je volais beaucoup trop près de « Pappy ».

« Jarvis ! Veux-tu me f... le camp de mon habitacle ! ». Ce furent les premiers que prononça « Pappy » à la radio. Il aurait dû dire « Green Two » et non Jarvis, mais c'était une erreur fréquente dans la chaleur des combats. Quoi qu'il en soit, ces

mots eurent l'effet désiré; je redressai afin de me trouver en meilleure position pour protéger ses arrières.

« Puis, tout à coup, un 109 se retrouva juste devant moi. Ma visée fut moyenne, il était quasiment hors de portée, mais ça le secoua quand même. Il partit en piqué, mais apparemment indemne. Et malheureusement, les films une fois développés confirmèrent l'inanité de nos efforts à « Pappy » et à moi ». Jarvis devait être abattu une première fois par la flak le 25 août 1944, puis une seconde fois, le 27 septembre. Ce fut la bonne. Blessé, il termina la guerre dans un camp de prisonniers.

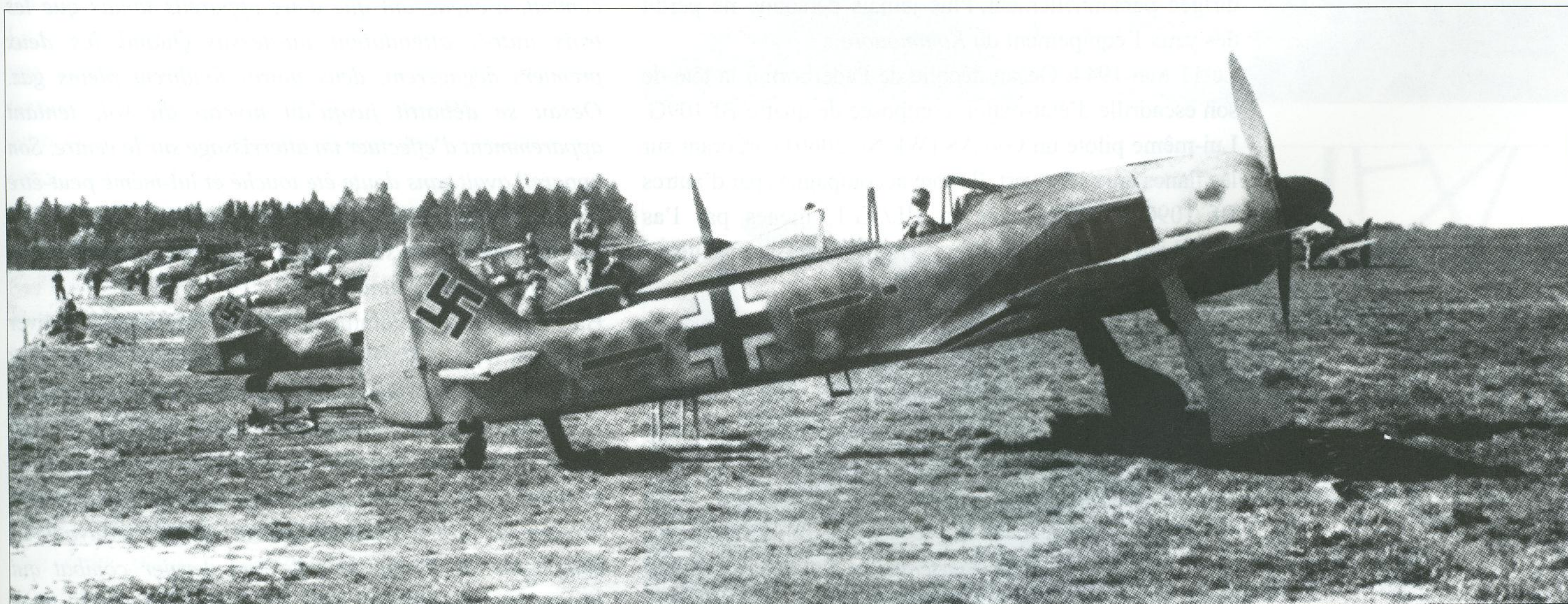
OESAU N'EST PAS RENTRÉ

Parmi les pertes allemandes de ce 11 mai figure l'Oberst Walter Oesau, Kommodore de la JG 1. Pour la Luftwaffe, c'est une perte sévère, car non seulement Oesau comptait parmi les grands as de la Luftwaffe avec 123 victoires, dont 71 remportées sur le front Ouest, mais il possédait une personnalité qui ne laissait personne indifférent.

Le Fw 190A-5 (Wk.Nr. 1230) de Walter Oesau à Beaumont-le-Roger, début 1943.

Le dessous du capot et le gouvernail sont jaunes.

Les marques de Kommodore apparaissent d'une couleur plus claire que la croix de fuselage. Dans le profil de la p. 11, nous avons choisi de les représenter vertes; le débat reste ouvert (Bundesarchiv)





À gauche : assis sur la table, le Captain « Pappy » Doyle, devenu commandant du 430th Fighter Squadron quelques mois après la mission du 11 mai, « discute le coup » avec ses pilotes.

À droite : Luther Smith, ailier de Jim Austin, n'inscrira qu'une seule victoire à son palmarès (en collaboration avec son leader, le 25 août 1944).

(Collection S. Blake)

Petit et trapu physiquement, Oesau manifestait un tempérament plutôt carré. Il était admiré, mais craint, dur avec les autres comme il était dur avec lui-même. Ses pairs le considéraient comme un fin tacticien.

Son sens de la discipline a sans aucun doute contribué à faire de la JG 2, dont il fut *Kommodore* jusqu'au 30 juin 1943, la meilleure escadre du front Ouest. Un épisode rapporté par un ancien mécanicien de la JG 2 à Robert Randall dépeint parfaitement le caractère de celui que ses camarades avaient surnommé « Gulle ».

Un jour, il oublia son casque léger d'été sur un siège du Ju 52 de liaison. Il fut retrouvé par un pilote qui l'échangea sans rien dire avec le sien, un casque lourd en cuir, de quelques pointures plus petit. Lors de l'alerte suivante, comme à son habitude, Oesau récupéra son casque en quatrième vitesse et s'aperçut aussitôt de l'échange. Le rugissement qu'il poussa ne présageait rien de bon à son retour... Et en effet ! Fou de rage, Oesau, qui portait encore les marques rouges laissées par le casque trop petit, convoqua tous les mécaniciens et leur infligea huit jours d'exercices matinaux (de 6 à 7 heures du matin), qu'il dirigea personnellement. Plus jamais personne ne perdit des yeux l'équipement du *Kommodore*...

Le 11 mai 1944, Oesau décolle de Paderborn à la tête de son escadrille d'état-major, composée de quatre Bf 109G. Lui-même pilote un G-6/AS (Wk.Nr. 20601) arborant sur les flancs un « 13 » vert. Ils sont accompagnés par d'autres Bf 109G-6 appartenant au III./JG 1, menés par l'as autrichien Hartmann Grasser. Ce qui s'est passé ensuite est encore entouré d'un certain mystère.

P-51 CONTRE P-38

Selon l'historien Ernst Obermaier, il a été tué « en combat aérien contre des Lightning au-dessus de l'Eifel ». C'est la même version que reprend le magazine *Jägerblatt* dans son numéro de juin 1979. Un autre historien allemand, Arno Abendroth, s'est penché sur cette question. D'après ses recherches, Oesau et sa *Stabschwarm* tentaient d'attaquer des B-17 lorsque, vers 4/5 000 mètres, ils se sont heurtés à



l'escorte composée en majeure partie de P-38.

Oesau s'écrasa à dix kilomètres à l'ouest de St Vith (Belgique), dans le massif de l'Eifel. Son corps fut éjecté à plus de dix mètres de la carcasse broyée de son appareil. Le *Major* Heinz Bär (qui allait lui succéder à la tête de la JG 1) alla reconnaître le corps et nota que Oesau avait été tué par un obus explosif et non lors de l'impact au sol.

Par une étrange ironie du sort, le *Generalleutnant* Adolf Galland, « patron » de la chasse allemande, venait juste d'appeler Paderborn au téléphone pour signifier à Oesau son interdiction de vol et l'informer qu'il était muté à son état-major.

Dans son livre « *Ikaros* », le Dr. Paul Robert Skawran, ancien médecin-chef à la JG 51 et ami personnel de Oesau présente sa version des faits :

« Il fut abattu au-dessus de St Vith au terme d'un combat acharné avec cinq Lightning. Il était évident qu'il s'agissait de pilotes chevronnés. Juste avant, l'ailier de Oesau venait d'informer son leader qu'il était blessé. Oesau lui donna l'ordre de rentrer. Il resta donc seul pour faire face à cinq ennemis. Les Lightning contrôlèrent le combat, n'engageant que deux appareils tandis que les trois autres attendaient au-dessus. Quand les deux premiers dégagèrent, deux autres fondirent pleins gaz. Oesau se débattit jusqu'au niveau du sol, tentant apparemment d'effectuer un atterrissage sur le ventre. Son appareil avait sans doute été touché et lui-même peut-être blessé. Navigant à la hauteur des cimes des arbres, il a dû percuter et a été tué sur le coup. Ce combat héroïque avait duré près de vingt minutes ».

Hartmann Grasser, comme le rapporte Raymond F. Toliver dans son livre « *Horrido !* », déclara que « Oesau était alors au bout du rouleau, physiquement et nerveusement. Les pilotes de chasse allemands et leurs chefs, tels que lui, durent combattre jusqu'à la fin de la guerre sans le moindre repos. Je pense qu'il s'agit d'une des plus graves erreurs de notre commandement. Je me trouvais en compagnie de Oesau lors de son dernier combat qui amena sa disparition près d'Aix-la-Chapelle. Il tenta

d'éviter l'escorte pour s'en prendre aux bombardiers. Il fut suivi dans son piqué par deux Mustang et également par des Lightning. Tout seul, il ne pouvait rien faire et nous non plus. C'est de cette façon que nous avons perdu l'un de nos meilleurs pilotes ».

La mention de la présence de P-51 a intrigué les historiens et les recherches se sont orientées dans cette direction, sans grand résultat, comme on le verra plus bas.

Leo Schuhmacher, alors Oberfeldwebel au Stab II./JG 1, a raconté sa version des faits à Erik Mombeek pour son livre sur la JG 1 :

« J'ai toujours dit au colonel Oesau que le Fw 190 était supérieur au Bf 109, mais en tant qu'ancien pilote de 109, il ne jurait que par le Messerschmitt. Le 11 mai, Bär n'a pas pu prendre part à la mission parce que sa machine n'était pas disponible et ce fut donc Oesau qui a conduit l'escadre en personne, une trentaine d'appareils. À très haute altitude, nous avons aperçu l'escorte de chasse ennemie et Oesau m'a donné l'ordre par radio de poursuivre avec le II./JG 1. Son ailier, un jeune aspirant, a raconté que Oesau a été attaqué par des P-51 Mustang qui l'ont forcé au combat. Les virages ont été de plus en plus serrés et le Bf 109, qui était en état d'infériorité par rapport aux appareils ennemis, s'est finalement retrouvé coincé. Oesau a dû être abattu à très basse altitude. J'ai suivi des yeux la chute du Kommodore. Tout le côté gauche paraissait en flammes. En dépit de cela, il a cherché à se poser en catastrophe ».

Ce récit, qui fait appel au témoignage d'un tiers, est le seul à mentionner le fait que le 109 avait été incendié. Toutefois, un détail ne cadre pas : si Oesau a été tué par un obus, on voit difficilement comment il aurait pu chercher à se poser.

PAS DE VICTOIRE POUR LES P-38

Voyons maintenant le côté américain. Le 11 mai 1944, entre 18h10 et 19h00, les chasseurs de la 9th Air Force ont revendiqué 8 Me 109 abattus et 4 endommagés. On peut raisonnablement écarter les victoires du 356th FS (3 109 abattus et 1 endommagé) revendiquées au-dessus de Sarrebrück, soit à plus de 80 km à l'est du lieu de chute du Bf 109G-6/AS. Il reste donc 5 Me 109 abattus et 3 endommagés entre Trèves et Luxembourg (voir détail dans l'encadré de la page 10).

Le plus curieux reste qu'aucune unité de P-38 n'a soumis une homologation de victoire. Comme on l'a vu, la seule formation équipée en Lightning à avoir engagé le combat fut le Green Flight et les seuls pilotes à avoir ouvert le feu furent Doyle et Jarvis.

On peut raisonnablement estimer que les comptes rendus mentionnant un combat tournoyant avec des P-38, qui s'appuient généralement sur la version de Grasser, sont inexacts. Cependant, la plupart sont formels sur un point : Oesau a été descendu par des Lightning.

Bien qu'aucun des pilotes américains impliqués n'était alors chevronné (mais un as allemand pouvait-il être descendu par un novice ?), on peut en déduire que Oesau a croisé le fer avec le Green Flight. Toutefois, comme on l'a vu plus haut, aucun des deux pilotes américains n'a eu le sentiment d'avoir touché le Bf 109. Et pourtant...

DES PREUVES DISCUTABLES

Quelques années après son premier entretien avec l'auteur, Doyle est revenu sur le sujet :

« J'ai toujours pensé que j'avais tiré sur le leader. J'ai appris plus tard que nous n'étions pas aussi éloignés des 109 que je le croyais. Par la suite, j'ai vu des avions ennemis abattus à des distances bien supérieures à celle qui nous en séparait alors. J'ai demandé à ce que le film soit développé – c'était le premier film de combat de notre unité. Mais, lorsqu'il nous a été retourné, nous en avions envoyé entre-temps une grande quantité d'autres au labo. La plupart concernaient des mitraillages au sol, qui allaient devenir notre grande spécialité. Parmi les premiers films développés se trouvait l'un des miens. Sa qualité laissait à désirer, mais il montrait clairement des coups au but sur un Me 109 à l'arrière du moteur et sur le côté gauche de l'habitacle. J'ai postulé tardivement pour une demande d'homologation et l'officier de renseignements m'a informé verbalement que ma victoire était classée comme « probable » ou « endommagé », mais je ne me souviens pas qu'il ait prononcé le mot « confirmée ». Il n'était pas possible de déterminer avec précision de quelle mission il s'agissait, mais ce ne pouvait être que l'un de mes toutes premières ».

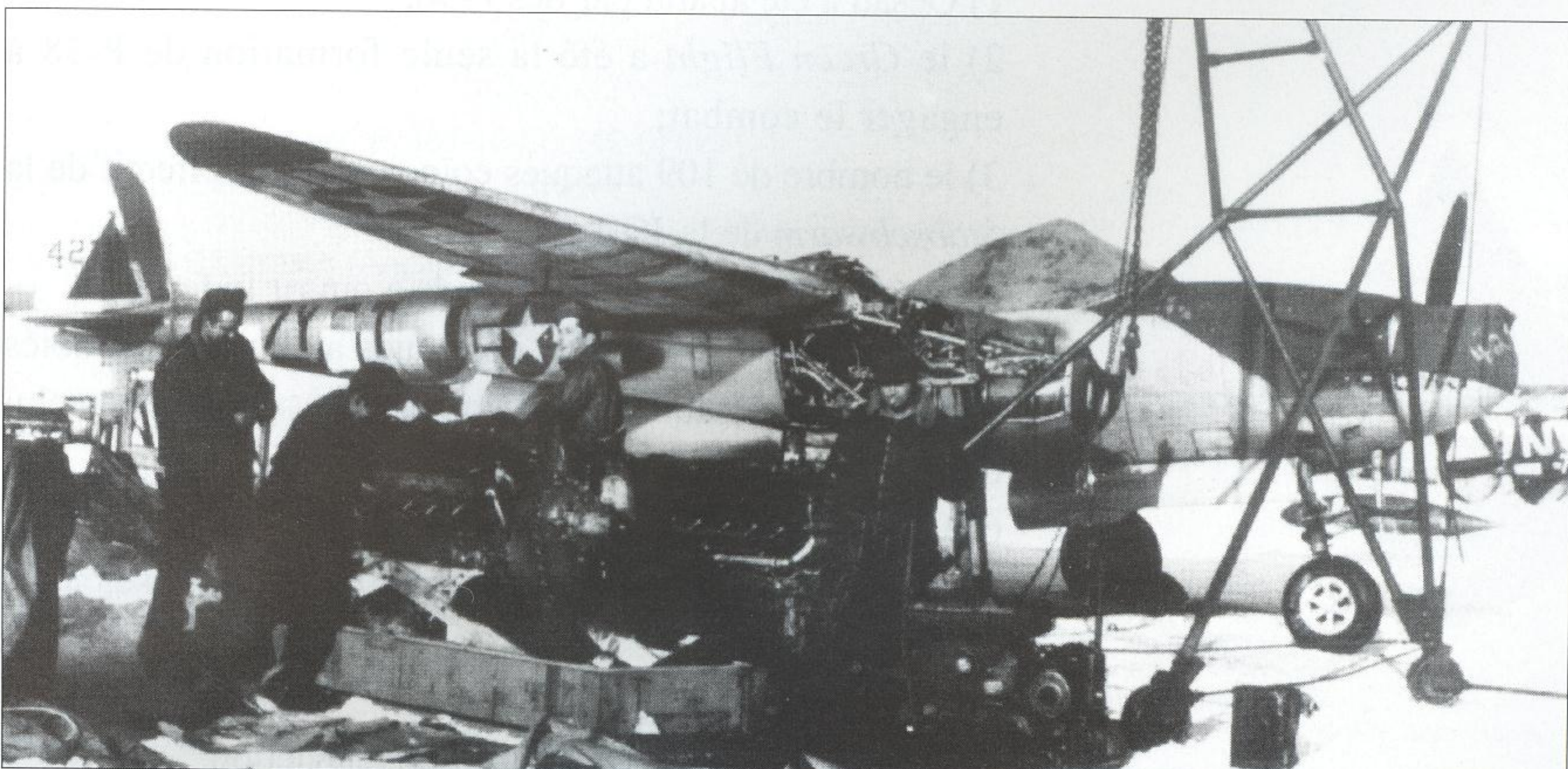
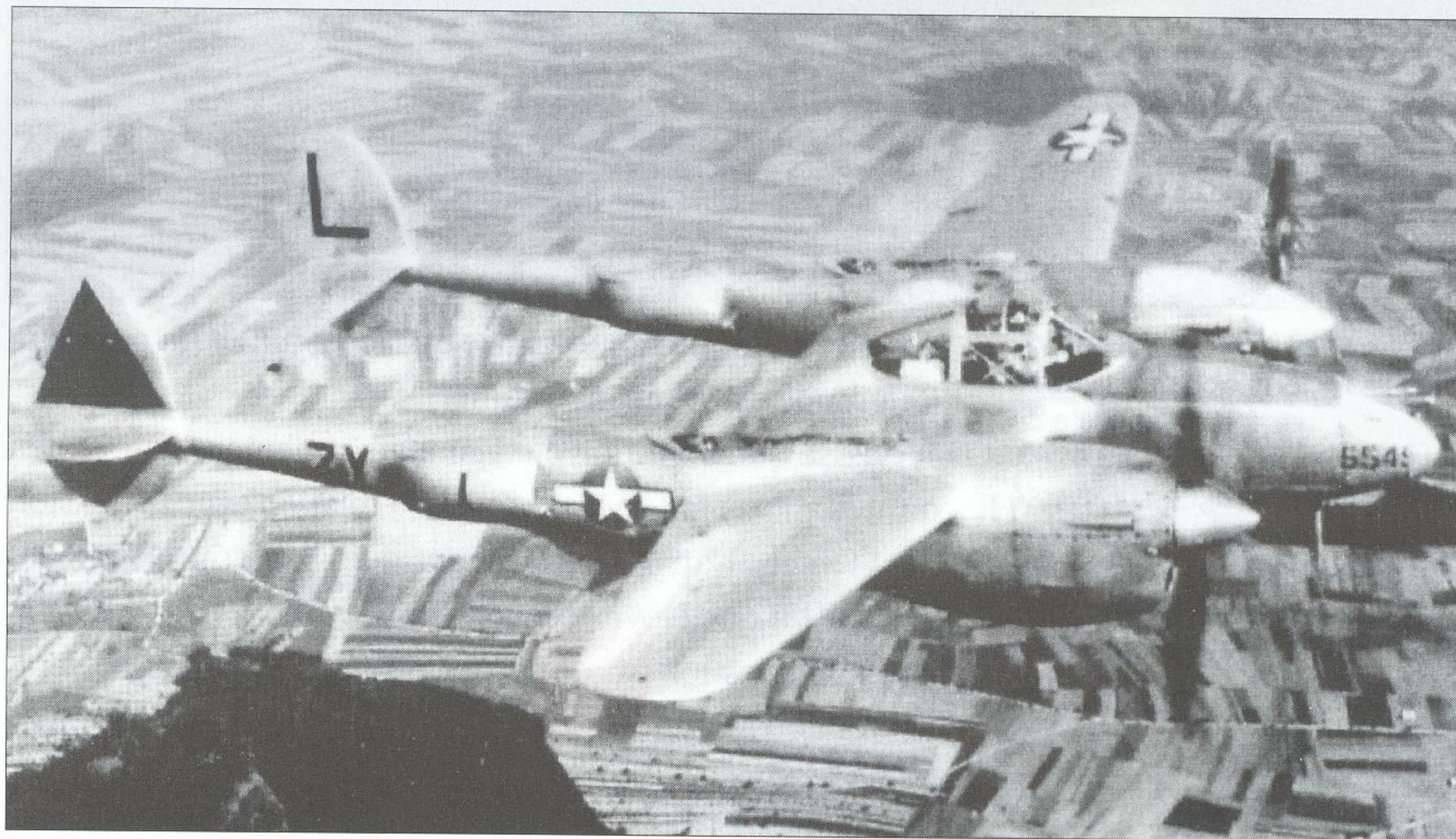
Interrogé par l'auteur à nouveau quelques années plus tard, Doyle a ajouté :

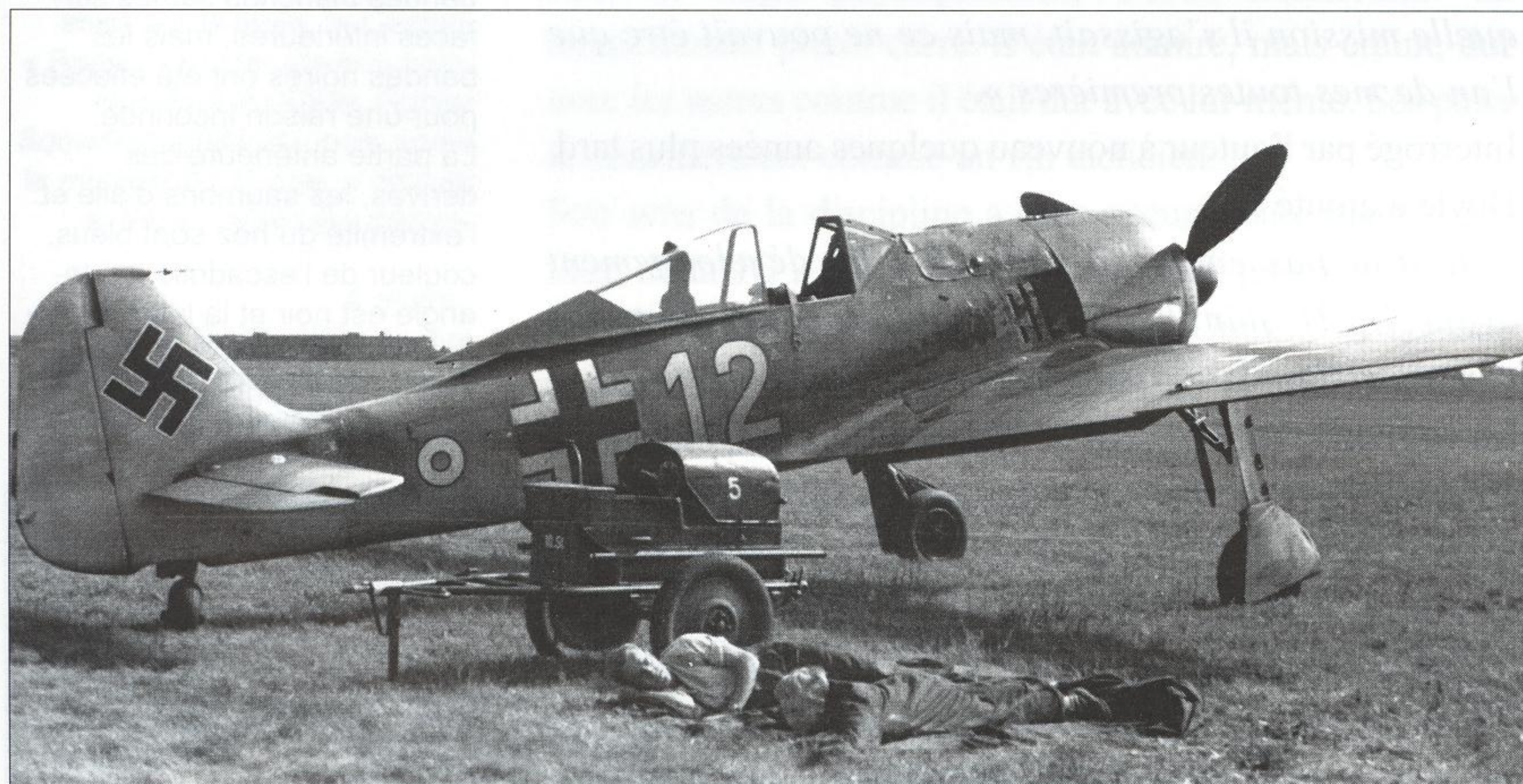
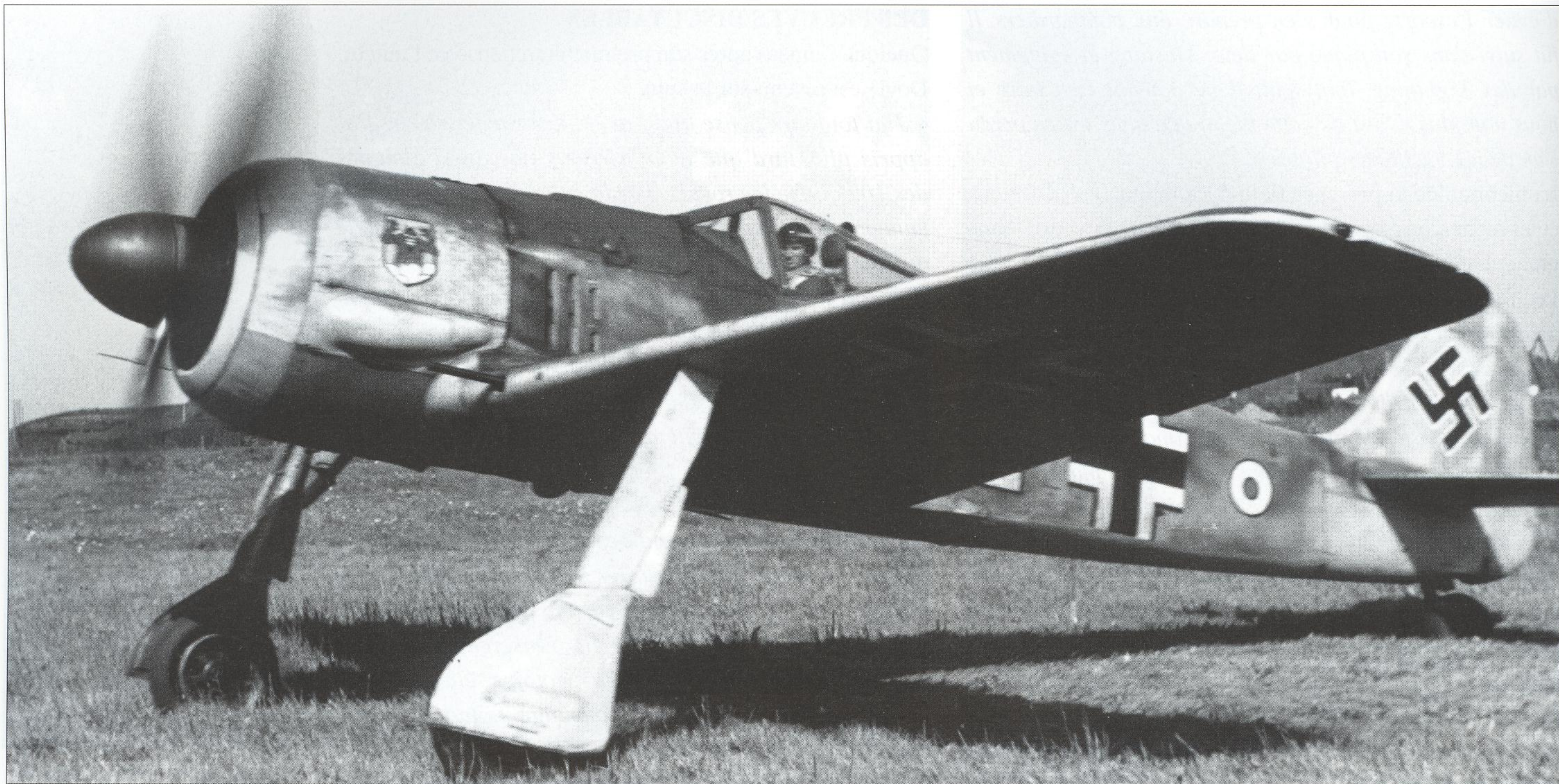
« Je n'ai pas envoyé d'autre film au développement avant le 21 juin. Le film en question ne peut que concerner la mission du 11 mai ».

La certitude de Doyle vient du fait qu'il n'a remporté sa

Ci-dessous :
un P-38L-5 (7Y-L) du 428th
Fighter Squadron en vol dans
les environs de Stuttgart, en
août 1945.

En bas :
un nouveau 7Y-T (44-21675) à
Florennes, fin 1944. Il porte les
bandes blanches sur les sur-
faces inférieures, mais les
bandes noires ont été effacées
pour une raison inconnue.
La partie antérieure des
dérives, les saumons d'aile et
l'extrémité du nez sont bleus,
couleur de l'escadrille. Le tri-
angle est noir et la lettre indivi-
duelle est répétée sur la face
interne des dérives.
Collection J.V. Crow)





Le Fw 190A-5 *Weißer 12* du IV./JG 1, probablement sur un terrain satellite de Mönchengladbach à l'été 1942. Il arbore l'insigne sur le côté gauche du capot uniquement. Le dessous du capot est jaune. Ce groupe sera ultérieurement rebaptisé I./JG 1. (ECPA)

première victoire homologuée que le 18 juillet (la première du groupe est datée du 6 juillet).

Jarvis se souvient d'avoir visionné ce fameux film, bien qu'il n'ait pas fait spontanément la relation avec la mission du 11 mai. Il affirme cependant que l'on voit clairement sur le film que Doyle a touché le Me 109.

Toute la question est de savoir s'il s'agissait bien de celui de Walter Oesau.

Résumons :

- 1) Oesau a été abattu par des P-38;
- 2) le *Green Flight* a été la seule formation de P-38 à engager le combat;
- 3) le nombre de 109 attaqués coïncide avec l'effectif de la *Stabschwarm* de la JG 1;
- 4) Doyle et Jarvis ont été les seuls à ouvrir le feu;
- 5) Doyle a visé le leader et des coups au but ont été notés dans la zone d'habitable sur un film qui semble être celui de la mission du 11 mai;
- 6) Oesau a été tué par un obus explosif avant de percuter le sol, son avion n'ayant pas été mis en flammes selon les divers témoignages.

Le lecteur tranchera, en son intime conviction.

Me 109 REVENDIQUÉS DANS LE SECTEUR TRÈVES/LUXEMBOURG le 11 mai 1944 entre 18h10 et 19h00

353rd Fighter Squadron

1/Lt C.M. Frantz	un homologué
1/Lt T.S. Varney	un endommagé

355th Fighter Squadron

1/Lt C.K. Gross	deux homologués (1)
1/Lt C.K. Gross	un endommagé (1)
Cpt C.W. Lasko	un demi homologué
1/Lt L.W. Powers	un demi homologué
Cpt M.G. Long	un homologué (2)
2/Lt J.D. Carpenter	un endommagé

(1) Ces appareils appartenait à un groupe volant en queue de peloton.
(2) Indiqué comme étant un ailier par Long dans un courrier à l'auteur.
Dans un cas comme dans l'autre, il est peu probable que Oesau ait volé à cette place.

WALTER OESAU

Walter Oesau, « Gulle » pour les intimes, est né à Farnewinkel (Holstein) le 28 juin 1913. Engagé volontaire comme artilleur, il ne tarde pas à rejoindre la Luftwaffe naissante. Il débute sa carrière en 1938, comme *Leutnant* à la 3^{ème} escadrille de la JG 88, une unité de chasse de la Légion Condor en Espagne. L'une de ses premières victoires est obtenue aux dépens d'un *Rata* (I-16) le 15 juillet de la même année.

Au début de la guerre, Oesau est *Oberleutnant* et commande la 7./JG 51. Très vite, il égale les meilleurs et, le 18 août 1940, en pleine bataille d'Angleterre, il est le cinquième pilote à atteindre les 20 victoires. Sa réussite lui vaut de décrocher la *Ritterkreuz*. Deux jours plus tard, il prend le commandement du III./JG 51 et en novembre, celui du III./JG 3.

À la fin de l'année 1940, il en est à 39 victoires, remportant sa 40^{ème} le 5 février 1941 (quatrième pilote à atteindre ce score). Le lendemain, il ajoute les Feuilles de Chêne à sa Croix de Chevalier. En juin 1941, le III./JG 3 est engagé en Russie et le palmarès de Oesau gonfle rapidement. Son 80^{ème} succès, le 15 juillet, lui vaut les Glaives et le commandement de la JG 2, en France.

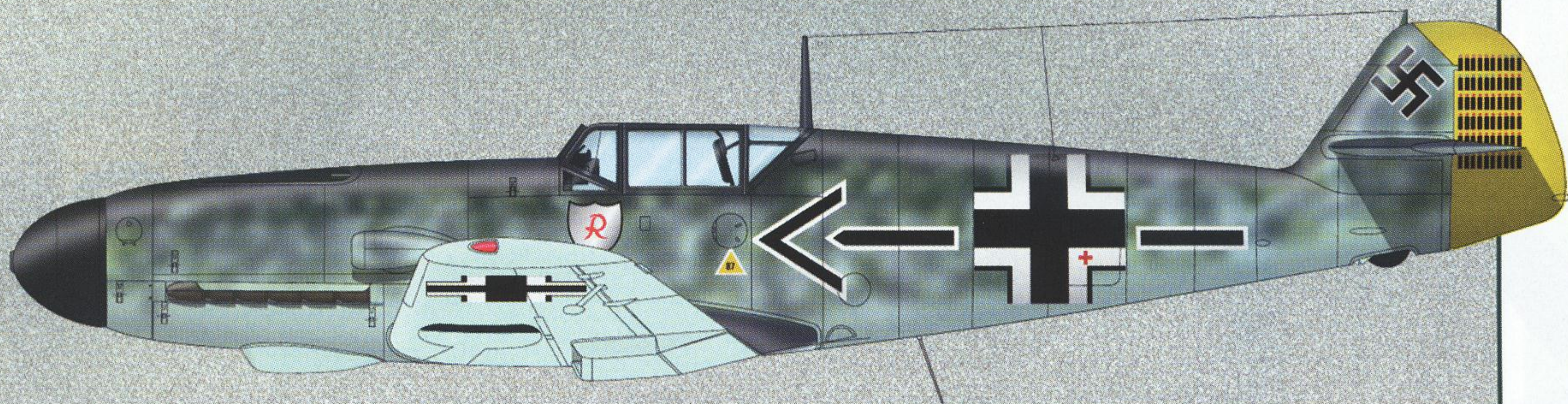
Il obtient sa 100^{ème} victoire le 26 octobre 1941; seuls Mölders et Lützow ont réussi cet exploit avant lui. Il est alors interdit de vol par le haut commandement, mais passe fréquemment outre. Le 17 avril 1942, il décolle en catastrophe de Beaumont-le-Roger pour abattre un Lancaster en difficulté, qui avait survolé le terrain. C'est sa 101^{ème} victoire.

Début juillet 1943, il occupe le poste de *Jafü* (chef des unités de chasse) en Bretagne et revient au front en octobre, comme *Kommodore* de la JG 1.

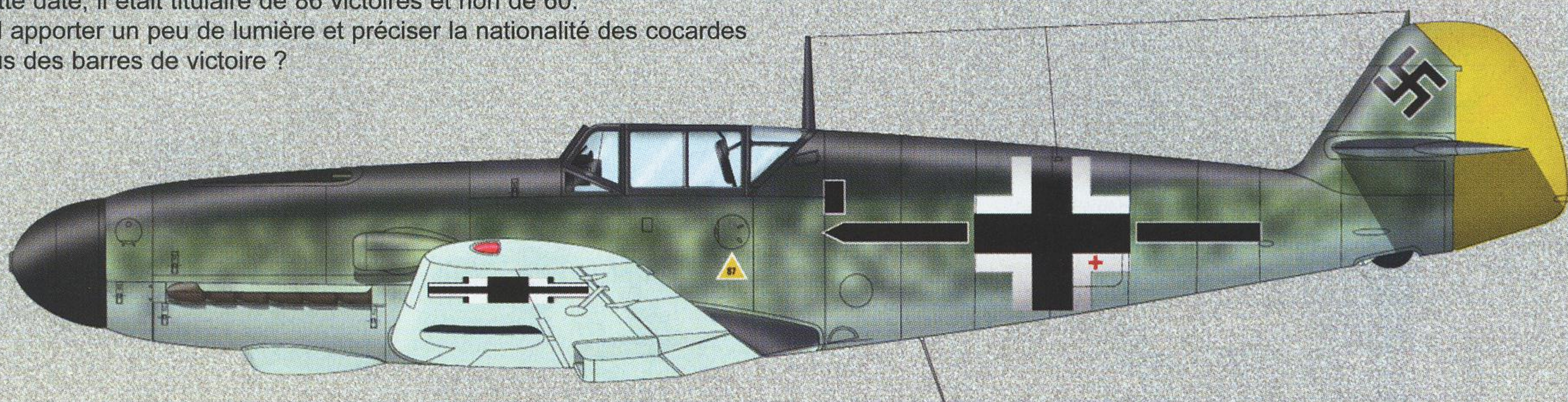
Après sa mort, son nom sera donné à la JG 1, un honneur posthume que seul Mölders a connu.

En 430 missions de guerre, Oesau a revendiqué 127 victoires, dont 10 en Espagne, 44 sur le front Est et 14 quadrimoteurs.

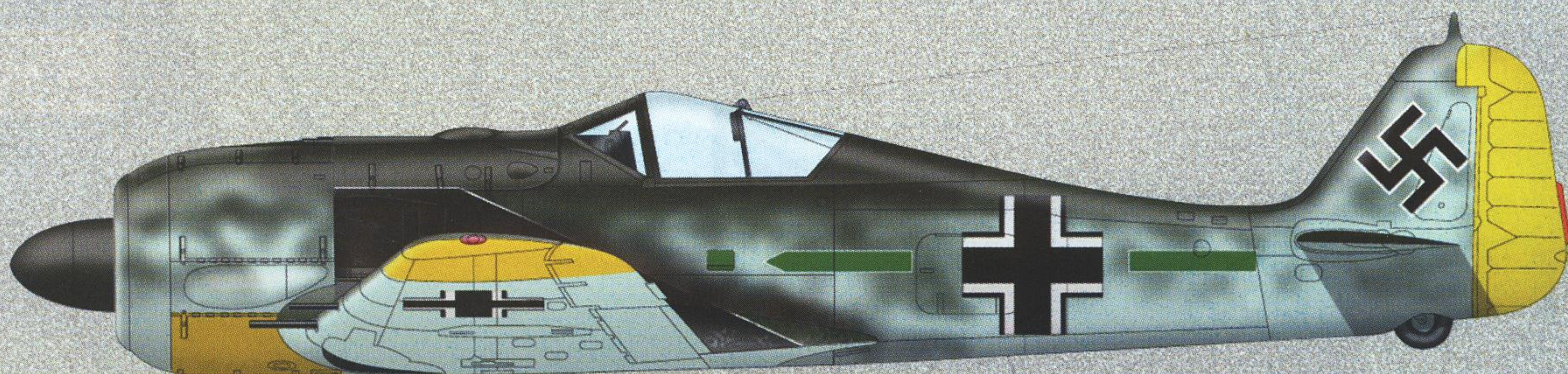
Walter Oesau



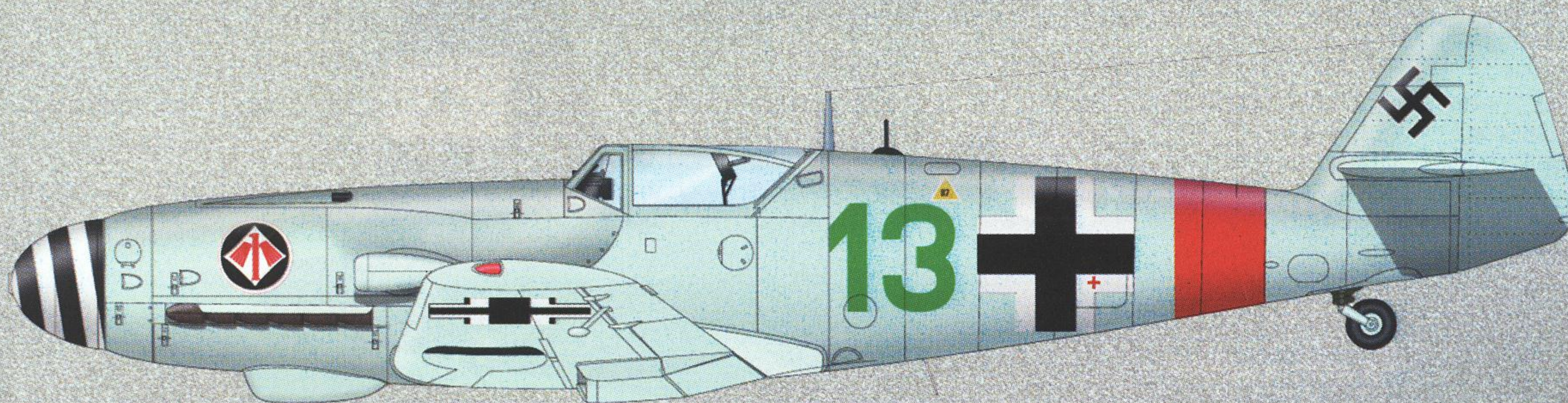
Messerschmitt Bf 109F-2 (Wk.Nr. 6714)
Supposé être l'appareil de Walter Oesau quand il a pris le commandement de la JG 2.
Cependant, à cette date, il était titulaire de 86 victoires et non de 60.
Un lecteur peut-il apporter un peu de lumière et préciser la nationalité des cocardes peintes au-dessus des barres de victoire ?



Généralement considéré comme l'un des Bf 109F pilotés par Oesau lorsqu'il commandait la JG 2, cet appareil pourrait en fait être le Wk.Nr. 7075 de l'Oberfeldwebel Günther Seeger du Stab/JG 2.

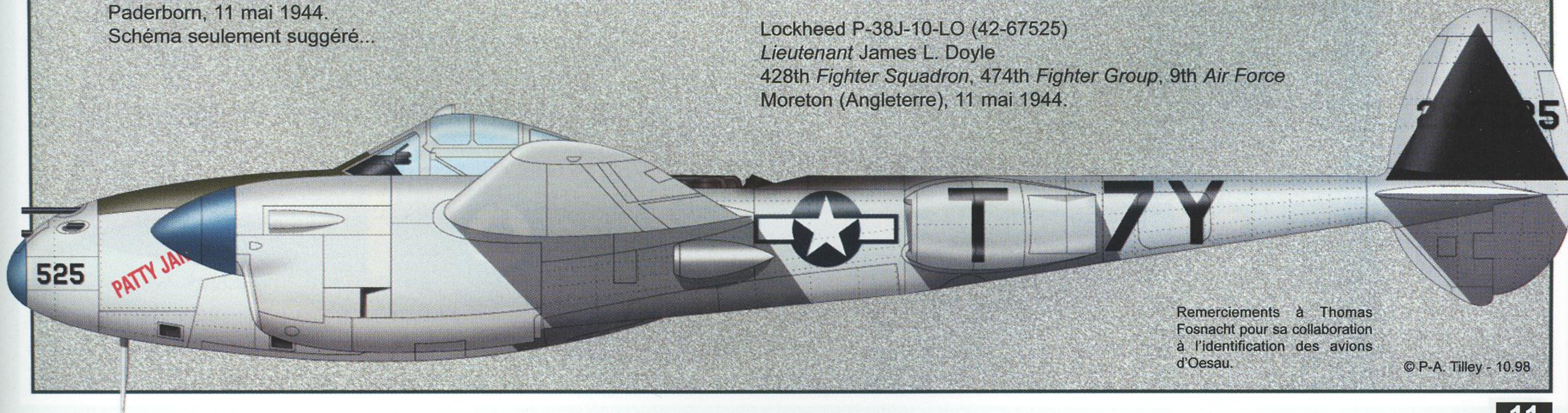


Focke-Wulf Fw 190A-5 (Wk.Nr. 1230)
Beaumont-le-Roger, fin du printemps 1942.
Voir nos remarques page 7 à propos de la couleur des marques.



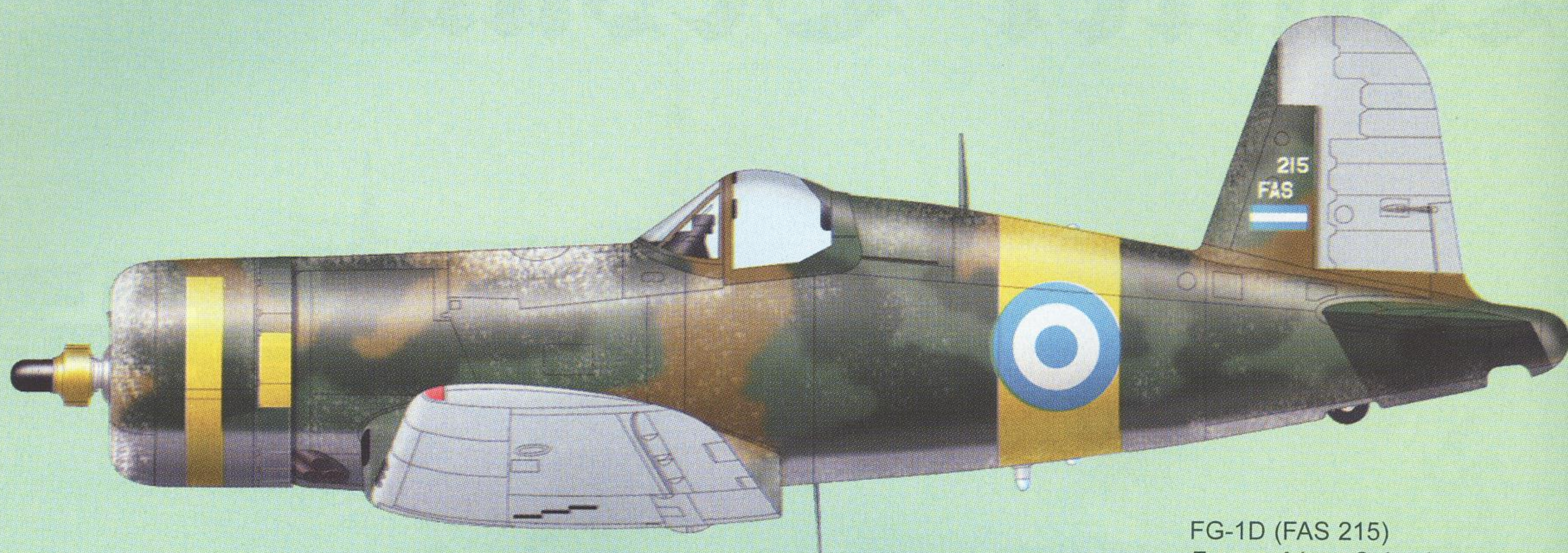
Messerschmitt Bf 109G-6/AS (Wk.Nr. 20601)
Paderborn, 11 mai 1944.
Schéma seulement suggéré...

Lockheed P-38J-10-LO (42-67525)
Lieutenant James L. Doyle
428th Fighter Squadron, 474th Fighter Group, 9th Air Force
Moreton (Angleterre), 11 mai 1944.

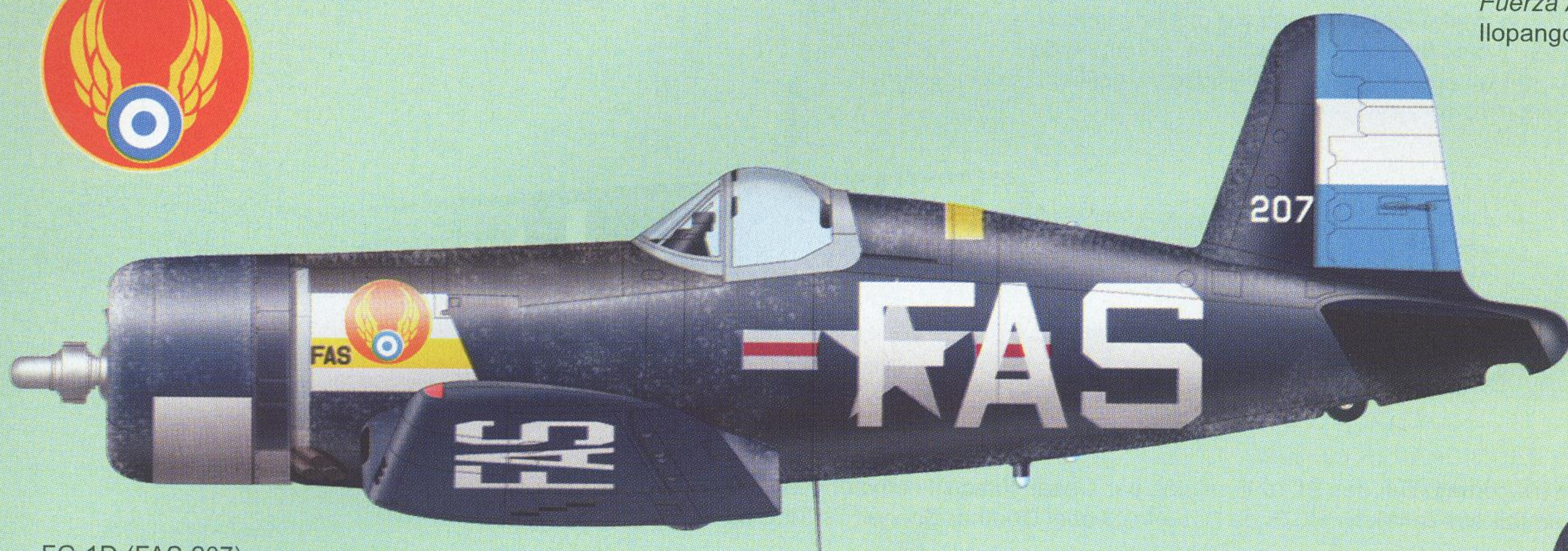


Remerciements à Thomas Fasnacht pour sa collaboration à l'identification des avions d'Oesau.

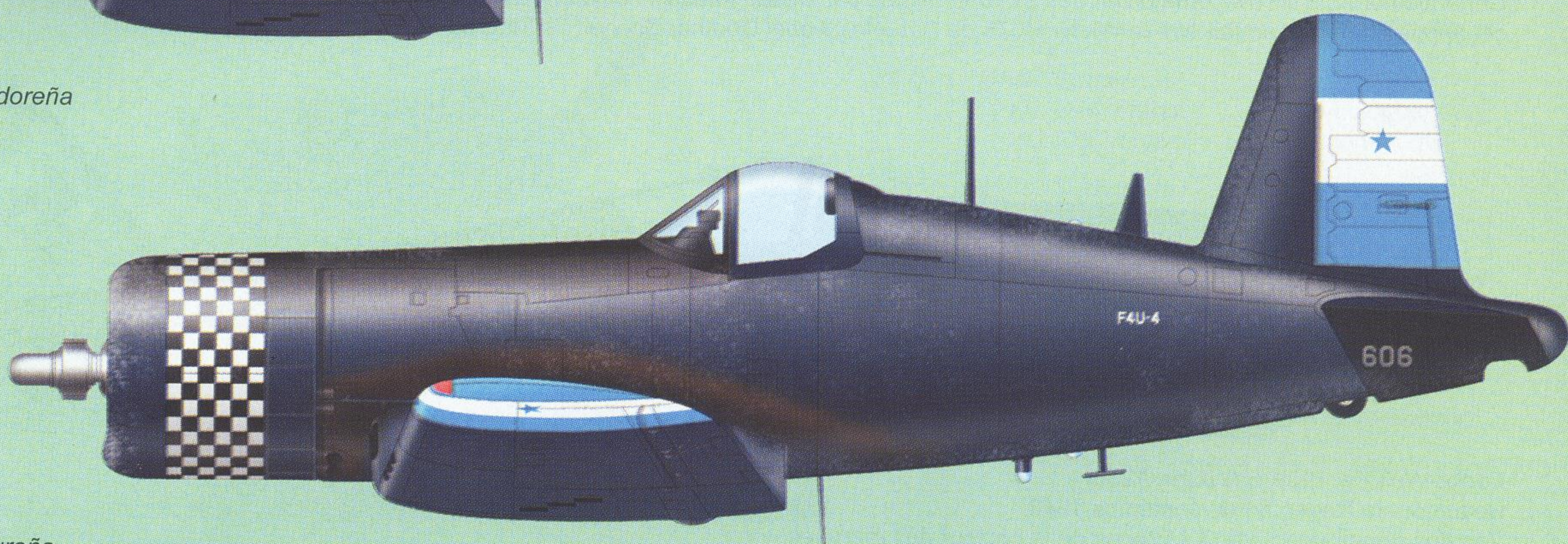
© P-A. Tilley - 10.98



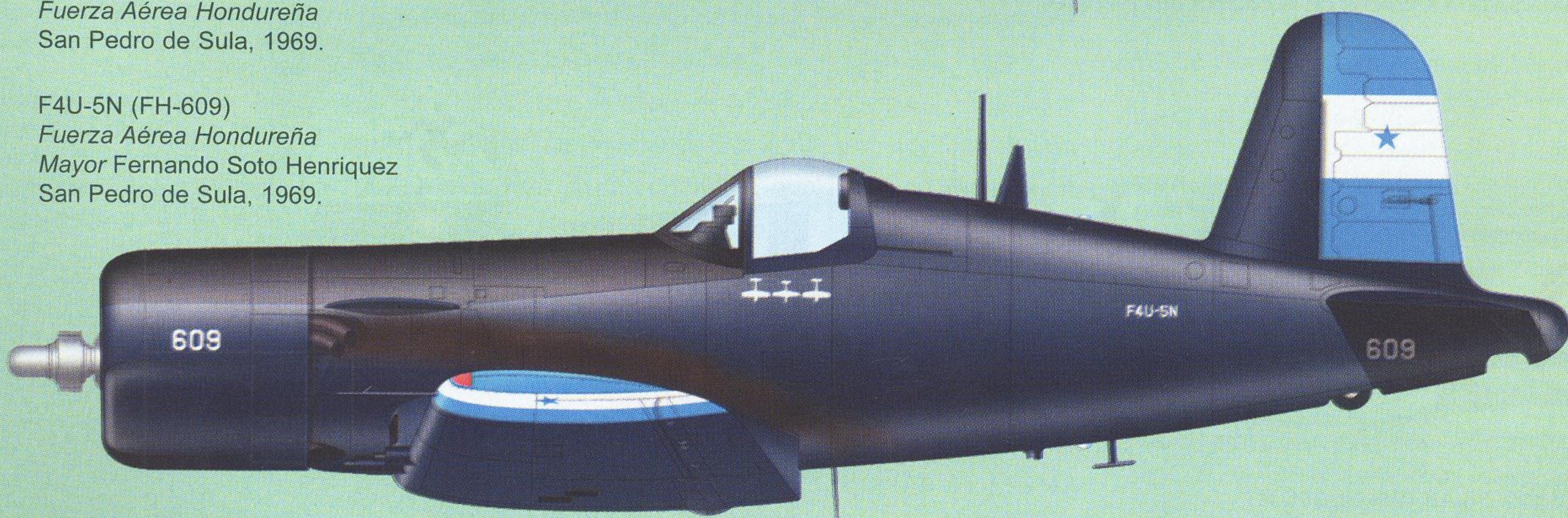
FG-1D (FAS 215)
Fuerza Aérea Salvadoreña
Ilopango, 1966.



FG-1D (FAS 207)
Fuerza Aérea Salvadoreña
Ilopango, 1969.

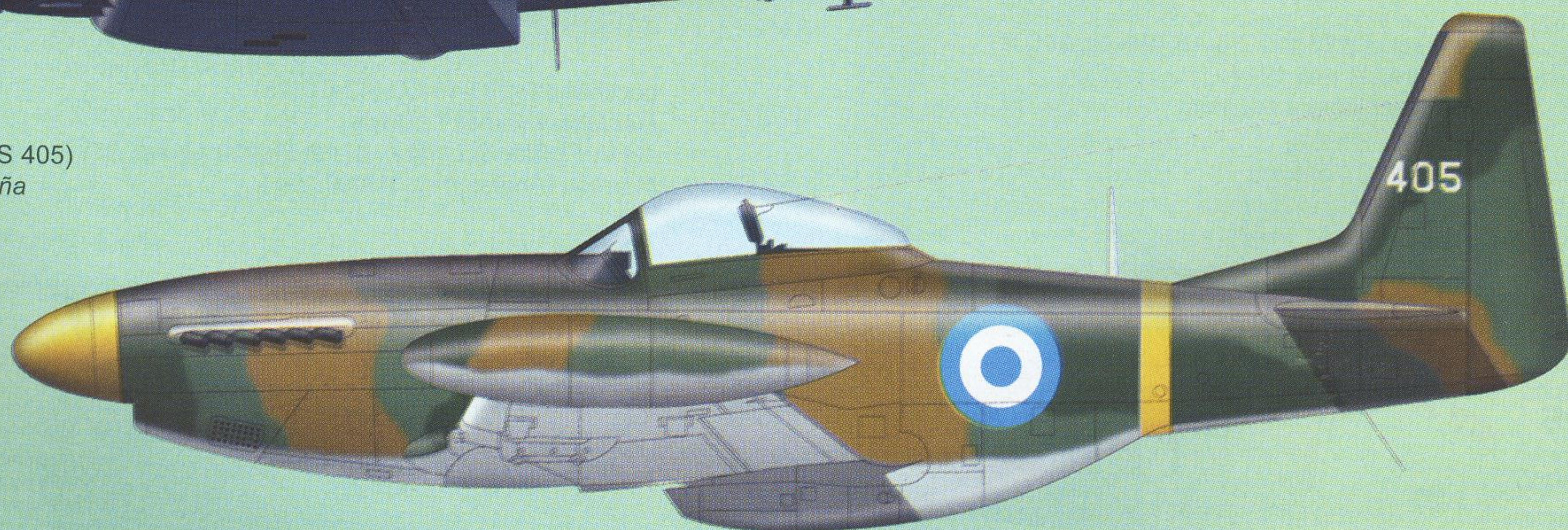


F4U-4 (FH-606)
Fuerza Aérea Hondureña
San Pedro de Sula, 1969.



F4U-5N (FH-609)
Fuerza Aérea Hondureña
Mayor Fernando Soto Henríquez
San Pedro de Sula, 1969.

Cavalier Mustang III (FAS 405)
Fuerza Aérea Salvadoreña
Ile de Madre Sal, 1969.



LA GUERRE DU FOOTBALL

Et 1... et 2... et 3 - 0 !



LE NOM de « guerre du football », qui a été donné au conflit qui a opposé en juillet 1969 le Honduras au Salvador, peut prêter à sourire. Mais, aucune guerre n'est drôle. Celle-ci, aussi courte fut-elle, n'échappe pas à cette règle. Plus de 2 000 morts et des dizaines de milliers de personnes déplacées n'incitent pas à rire. Bien sûr, les rencontres sportives qui ont valu ce sobriquet à ce conflit, n'ont été que l'étincelle qui a mis le feu à une situation explosive, dont le racisme et les problèmes d'immigration ont constitué la véritable toile de fond..

DIONISIO GARCIA
FLÓREZ

En 1969, plus de 30 000 Salvadoriens vivaient dans le territoire relativement peu peuplé du Honduras, où l'on pouvait percevoir une augmentation sans cesse croissante de la friction entre les Honduriens et les immigrants, plus nombreux chaque année. Le gouvernement du Honduras imposa une nouvelle répartition des terres qui spolia les ressortissants salvadoriens établis dans le pays. De son côté, le gouvernement du Salvador commença à réclamer à son profit des territoires frontaliers qui n'étaient pas clairement délimités. Dans ce contexte explosif, l'étincelle allait venir des matches de qualification pour la coupe du monde de football qui devait avoir lieu en 1970.

La première rencontre, qui fut jouée à Tegucigalpa le 8 juin 1969, se solda par la victoire du Honduras par 1 à 0. À la fin du match, les supporters du Honduras se plaignirent des mauvais traitements dont ils furent victimes, ce qui ne fit qu'amplifier la campagne anti-salvadorienne menée par la radio nationale du Honduras. Le match retour eut lieu le 15 juin au Salvador et fut remporté 3-0 par l'équipe locale. Lorsque les deux équipes se retrouvèrent la semaine suivante à Mexico pour la belle, les radios et télévisions des deux pays appelèrent littéralement à la guerre. Le Salvador arracha la victoire, mais des émeutes éclatèrent entre les supporters des deux camps. Il y eut plusieurs morts et de nombreux blessés.

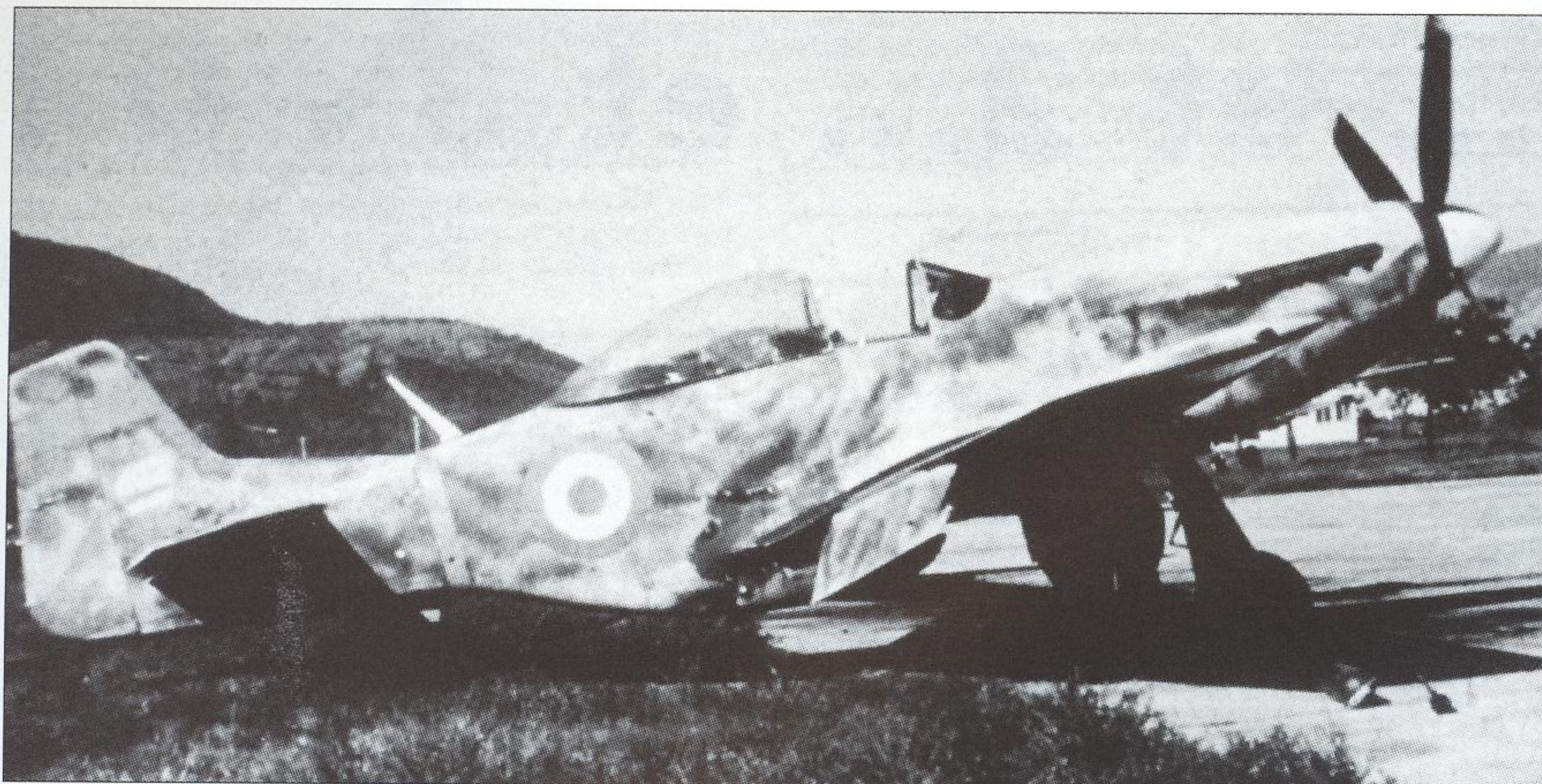
La tension atteignit son paroxysme. Au Honduras, la violence s'abattit sur les immigrants salvadoriens, avec son inévitable cortège de pillages, d'incendies et de persécutions. Les Salvadoriens émigrèrent en masse vers la frontière. Le 24 juin, le Salvador ordonna la mobilisation des réservistes et deux jours plus tard décréta l'état d'urgence, rompant les relations diplomatiques avec son voisin.

LES FORCES AÉRIENNES SALVADORIENNES

L'armée du Salvador était formée par les 11 000 hommes qui composaient l'armée régulière et la *Guardia Nacional*, auxquels venaient s'ajouter quelque 60 000 paysans armés et entraînés par l'organisation anticommuniste ORDEN. L'armée de Terre, relativement bien équipée, était encadrée par la CIA en raison de ses activités contre la guérilla communiste. En revanche, l'aviation disposait de peu d'avions et de peu de pilotes expérimentés.

En 1968, la *Fuerza Aérea Salvadoreña* (FAS) ne comptait que 34 pilotes qualifiés. Elle alignait 18 Cavalier Mustang (de différentes versions), 5 FG-1D (des F4U-1D fabriqués par Goodyear), 5 Cessna U-17, 2 SNJ, 1 T-34, 2 Cessna 180 et 4 C-47, soit 37 appareils en tout. Les Mustang et les FG-1D constituaient le *Grupo de Combate* (groupe de combat), les C-47, l'*Escuadron de Transporte* (escadron de transport) et les SNJ et le T-34,

Un F4U-4 de la *Fuerza Aérea Hondureña* portant le numéro 619. On note que le bidon provient d'un autre appareil. Les Corsair de la FAS avaient été reconditionnés par des négociants de surplus américains et se trouvaient dans un meilleur état général que les Corsair de la FAS. (Collection de l'auteur, via C. Llamas)



Un Cavalier Mustang (c/n 402) camouflé appartenant à la Fuerza Aérea Salvadoreña. (Collection de l'auteur)

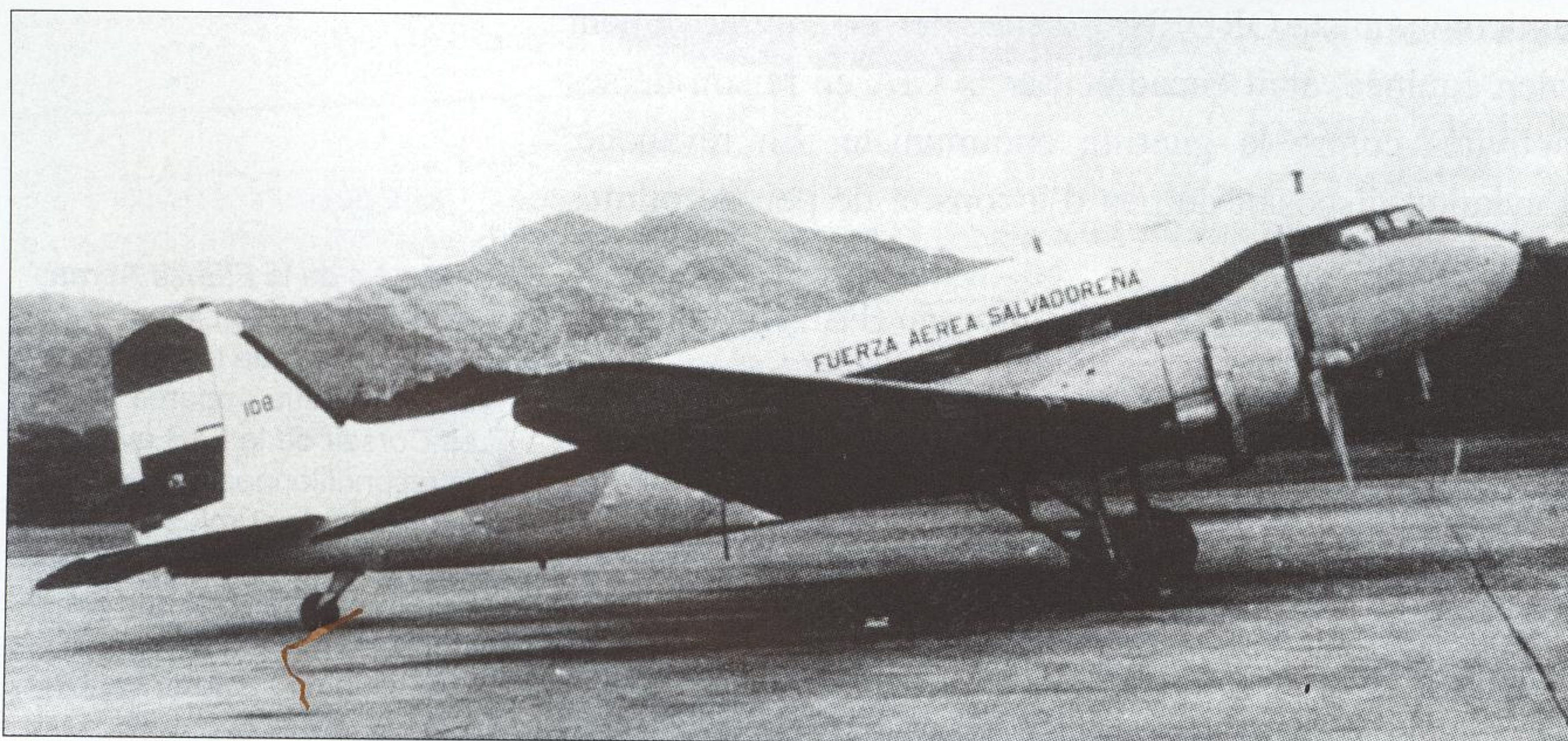
l'*Escuadron de Reconocimiento* (escadron de reconnaissance).

Le nombre peu élevé de pilotes dont disposait la FAS posait un grave problème. Pendant la guerre, elle dut faire appel aux réservistes et engager cinq mercenaires pour piloter les Mustang, parmi lesquels Jerry Delarm et Red Grey. Ceux-ci ne donnèrent pas de bons résultats et, selon les pilotes salvadoriens, ils évitaient le contact direct avec l'aviation hondurienne dans la mesure du possible, abandonnant même en plusieurs occasions les avions qu'ils étaient chargés d'escorter.

Lorsque la guerre éclata, seuls cinq Mustang et cinq FG-1D étaient disponibles pour participer aux combats. Les FG-1D étaient les derniers survivants du lot de 20 appareils reçu en 1957, après révision par l'US Navy. Sur ce lot, cinq furent utilisés comme réserves de pièces de rechange (par la suite, le Salvador acheta cinq F4U-5N dans le même but). Rapidement, les conseillers américains suggérèrent de ne conserver que dix appareils en service actif, en raison du délabrement avancé des autres et du peu de confiance qu'ils inspiraient aux pilotes salvadoriens. En raison d'un taux de canalisation très élevé, il fut nécessaire de rechercher d'autres appareils de combat.

En septembre 1968, la FAS envoya aux États-Unis une mission pour acheter des avions de chasse, quels que soient leur prix et leur origine. Plusieurs particuliers vendirent des Mustang civils, qui arrivèrent au Salvador après un parcours compliqué pour échapper à l'embargo américain. Le Salvador acquit ainsi cinq Cavalier Mustang II (FAS 401 à 405), 1 TF-51D (FAS 400) et un Mustang CM-750 (FAS 406). Pour remplacer le FAS 402, détruit le 8 octobre au décollage à Ilopango, la FAS racheta le F-51D-25-NA (44-73273, YS-2120P) au

Les C-47 de la FAS furent utilisés comme bombardiers, sans grand succès. On voit ici le FAS 108, probablement à San Miguel. (Collection de l'auteur)



citoyen salvadorien Archie Baldocchi – un geste patriotique qui lui valut le rang d'« assistant spécial » auprès de la FAS. En tout, 18 appareils arrivèrent au Salvador. Comme tous étaient des avions civils, donc désarmés, il fallut installer des berceaux pour les mitrailleuses d'aile, des lance-bombes et des instruments rudimentaires de visée. Les réservoirs supplémentaires situés à l'extrémité des ailes furent déposés et les appareils furent équipés de radios provenant de Jeeps de l'armée.

On ne sait pas très bien quel était le plan initial du Salvador. Cependant, tout semble indiquer que son intention était d'occuper Tegucigalpa et de destituer le gouvernement du président Lopez Arellano. La FAS chercha à détruire son homologue hondurienne au cours d'une attaque surprise, mais en vain. Pour éviter que sa propre aviation subisse le même sort, la FAS organisa un système de dispersion très efficace, utilisant de nombreuses pistes secondaires, comme par exemple celles destinées aux avions agricoles. Les FG-1D furent stationnés sur la piste de San Andres et les Mustang sur l'île de Madre Sal. La FAS utilisa également la piste de San Miguel, tandis que la base principale d'Ilopango n'était occupée que par les appareils inutilisables qui servaient de leurres.

LES FORCES AÉRIENNES HONDURIENNES

L'armée du Honduras devint professionnelle peu après la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il n'existait cependant qu'une école de sous-officiers, également fréquentée par les officiers, lesquels n'avaient que peu d'expérience et semblaient plus intéressés par la politique et les pots-de-vin. En 1950, grâce à l'appui des États-Unis, fut créée une école militaire où les officiers furent formés et entraînés à la lutte antiguerrilla. L'armée hondurienne ne comptait que 6 000 hommes et son équipement était des plus rudimentaires. Pendant la guerre de 1969, la plupart des bataillons n'atteignaient pas leur effectif théorique et nombreux furent les cas de désertion d'unités entières.

En revanche, la *Fuerza Aérea Hondureña* (FAH) possédait de bons avions, des pilotes de haut niveau et une réelle capacité de projection, qui facilita grandement le déploiement rapides des troupes et leur ravitaillement. La FAH était une branche autonome de l'armée depuis 1954, mais, comme la FAS, elle manquait cruellement de moyens humains. Elle engagea ses meilleurs équipages dans les missions de chasse et d'appui tactique et dut faire appel aux réservistes pour les autres tâches. Fortement influencé par les missions d'assistance américaines, le potentiel de combat de la FAH reposait sur des F4U-4 et F4U-5N (sans équipement de chasse de nuit), mieux armés, équipés et conservés que les FG-1D de la FAS, toutes proportions gardées. Le Honduras avait reçu un total de 20 Corsair (FAH 6600-6619) en plusieurs lots, étagés entre mars 1956 et décembre 1961. Pendant la guerre, seuls 10 à 12 Corsair furent opérationnels, les autres étant utilisés comme leurres ou comme magasins à rechanges. Le reste de la flotte de la FAH se composait de 5 T-28D, qui furent également employés en combat, 1

T-33, 2 C-82A, 6 ou 8 C-46, 3 PB4Y-2 adaptés au rôle de transport, 6 T-6 et 2 hélicoptères CH-19.

LE COUP D'ENVOI

La tension ne cessa de croître entre les deux pays et les incidents se multiplièrent. Le 3 juillet 1969, le Salvador dénonça l'attaque du poste frontière d'El Poy par un appareil hondurien et accusa les troupes honduriennes d'avoir franchi la frontière à Cueva del Ermitaño. Le même jour, deux T-28D de la FAH en patrouille interceptèrent un Piper PA-28 Cherokee immatriculé au Salvador (YS-234P) et le forcèrent à atterrir, accusant le pilote d'espionnage pour le compte de l'armée salvadorienne. Le lendemain, le Honduras protesta contre les viols réitérés de son espace aérien.

Le 12 juillet, craignant une attaque aérienne, le Honduras déclencha l'opération « Base Nueva », qui consistait en un redéploiement des unités de la FAH de la base principale de Tocontin, près de Tegucigalpa, vers le terrain de La Mesa à San Pedro de Sula, situé à l'extrémité nord-ouest du pays. Depuis cette nouvelle position, le *Comando Norte* allait coordonner les opérations aériennes pendant toute la guerre.

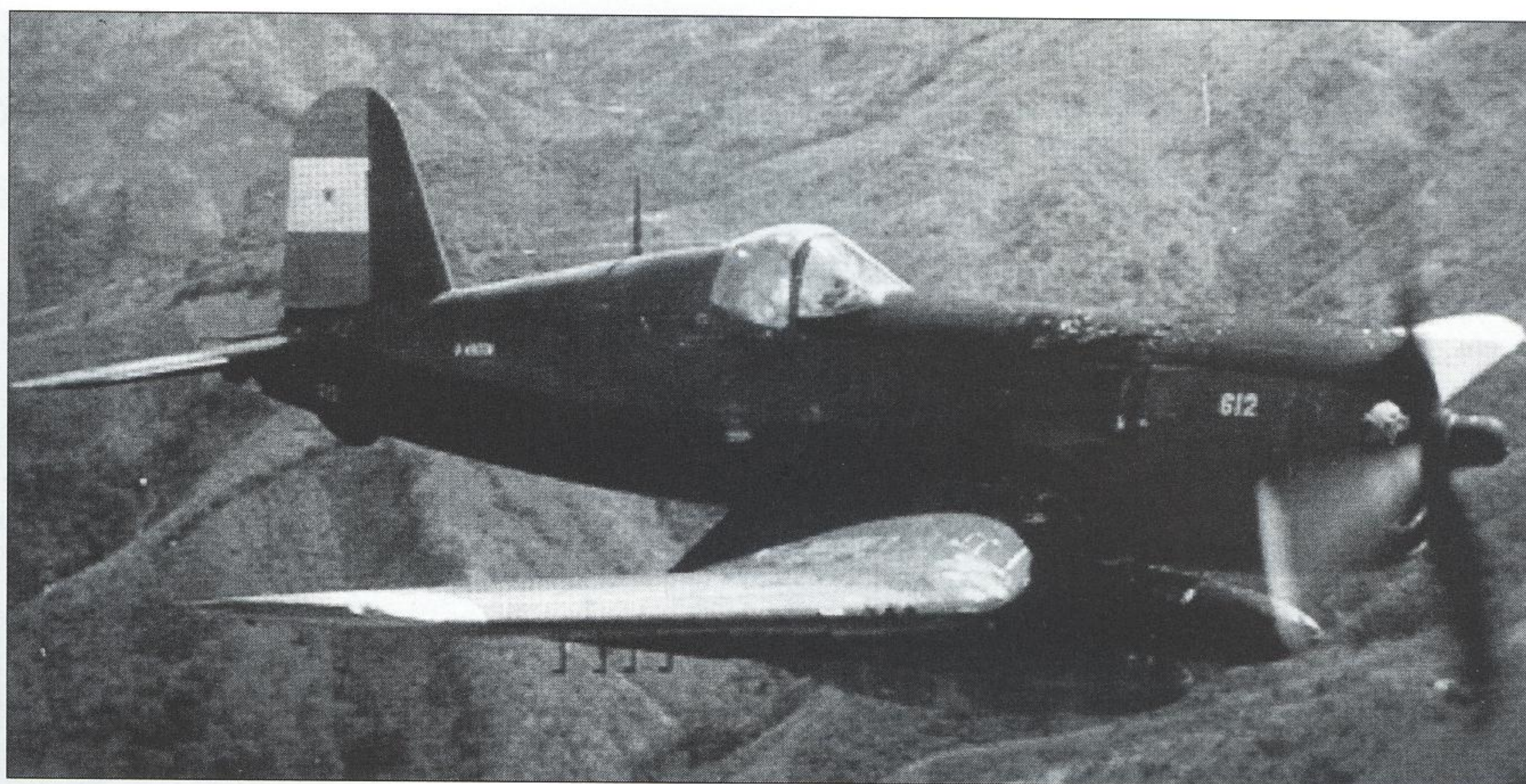
Le 14 juillet, les troupes du Salvador franchirent simultanément la frontière par le nord et le sud, occupant rapidement plusieurs villes et villages. L'armée hondurienne, inférieure en nombre et en équipement à celle du Salvador, ne put résister et fut forcée de se replier. Attaquant par surprise sur quatre fronts différents, l'armée salvadorienne conquiert en quelques jours un territoire de 1 600 km². Son avance fut finalement stoppée, notamment grâce à l'intervention des civils dans le conflit.

Pendant le premier jour du conflit, la FAS attaqua au nord les villes de Santa Rosa del Copan, Gracias et Nueva Octopeque et, au sud, Nacaome, San Lorenzo, Ampala et Choluteca. Pour ce faire, elle utilisa ses FG-1D pour l'attaque au sol et les Mustang comme escorte. À 18h09, un C-47 de la FAS survola Tocontin et lança trois bombes par la porte arrière, avant de rentrer à sa base sans avoir été inquiété. Quelques Corsair de la FAH décollèrent pour l'intercepter, mais par manque de visibilité, ils ne purent établir le contact visuel et durent faire demi-tour. Le résultat de ces différentes attaques fut très décevant; seules quelques installations furent endommagées, aucun des avions en état de vol ne fut touché. Pendant le conflit, les C-47 et DC-3 furent transformés en bombardiers improvisés. Toutefois, par manque de précision dans le lancer des bombes, les effets furent plus psychologiques que réels.

LA FAS HORS-JEU

Aux premières attaques de la FAS, la FAH répliqua en envoyant, le 16 juillet, un C-47 attaquer Ilopango. Il lança 18 bombes de 50 kg sans causer de dommages importants.

À 04h22, un groupe composé d'un F4U-4 et de trois F4U-5N de la FAH, commandé par le *Mayor* Oscar Colindres Corrales, attaqua à nouveau la base principale de la FAS à Ilopango. Chaque appareil était armé d'une bombe de 250 kg et le F4U-4 emportait en plus six



Un F4U-4 hondurien (c/n 612) lors du retour de ces avions aux États-Unis, au-dessus des montagnes de la frontière avec le Guatemala. L'appareil est muni de deux bidons extérieurs. (Collection de l'auteur, via T. Soto)

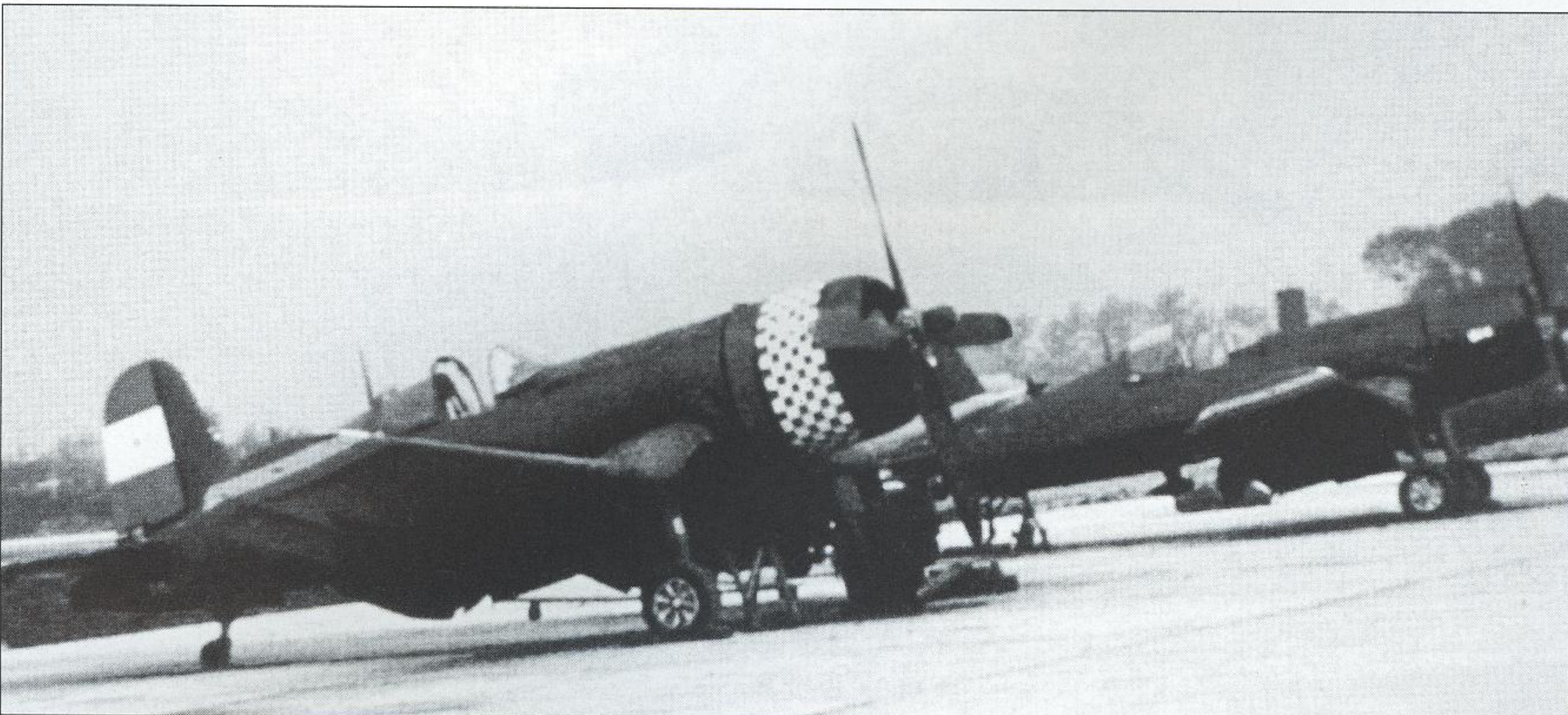
roquettes HVAR. Les Corsair s'approchèrent de la piste avec le train et les volets baissés, simulant une tentative d'atterrissage pour faire croire aux Salvadoriens qu'il s'agissait de FG-1D revenant de mission. L'astuce fonctionna et permit aux Honduriens de pousser leur attaque sans être inquiétés. La majorité des bombes n'explosa pas et seul le *Mayor* Colindres parvint à toucher un hangar, qui d'ailleurs était vide.

Lorsque au retour, les pilotes honduriens comprirent que la base avait été plus ou moins abandonnée par la FAS, ils étudièrent d'autres possibilités de frapper le Honduras. Ils s'en prirent alors avec succès aux dépôts de carburant de La Union à Cutuco et à la raffinerie de la Standard Oil à Acajutla. La destruction de la raffinerie et des dépôts de carburant porta un rude coup à l'effort de guerre du Salvador. À partir de ce moment, la pénurie en carburant provoqua un net ralentissement de la progression de l'armée salvadorienne et imposa une limitation des vols aux appareils de la FAS. Le Salvador revendiqua plusieurs avions abattus ou endommagés par la DCA pendant ces raids, mais il semble que tous les appareils honduriens, sauf un, parvinrent à regagner San Pedro de Sula.

Au cours de l'une de ces attaques, le F4U-5N du *Capitano* Walter Lopez fut touché au carburateur par une balle et fut contraint de se poser à Bananera, au Guatemala. L'avion fut aussitôt saisi par les autorités guatémaltèques. Il rallia l'aéroport de La Aurora, près de la capitale, par la voie des airs, piloté par Pacha Solis, un aviateur de la force aérienne du Guatemala, qui n'avait jamais volé que sur F-51. On raconte que les membres de la mission américaine au Guatemala restèrent bouche bée devant cet exploit, car ils estimaient que le pilotage du Corsair nécessitait une instruction particulière. Ce fait valut à Solis de recevoir une citation et les ailes de pilote

Ci-dessus : un Cavalier Mustang II (FAS 405). Complément de la diversité de provenance de ces appareils, le camouflage et les marques variaient sensiblement d'un appareil à l'autre.

Sur le tarmac de San Pedro de Sula, peu après le conflit, au premier plan, le F4U-5N c/n 614 et au fond, le F4U-4 c/n 615. (Collection de l'auteur, via C. Llamas)





naval, sans aucun doute une décoration unique dans toute l'histoire de l'aviation militaire guatémaltèque.

PREMIERS DUELS AÉRIENS

Alors que les Corsair étaient employés offensivement, les T-28D, armés de mitrailleuses et pilotés par des novices, effectuaient des patrouilles de protection au-dessus de Tegucigalpa. Le 16 juillet à 16h03, l'une des patrouilles commandée par le *Sototeniente* Roberto Mendoza dut faire face à une formation salvadorienne composée d'un F-51D et d'un FG-1D, menée par le *Capitano* Reinaldo Cortez. En raison de leur vitesse supérieure, les deux chasseurs évitèrent facilement la patrouille hondurienne et attaquèrent la base de Tocontin. Le Mustang largua trois bombes et le FG-1D mitrilla les installations et quelques avions au sol, sans toutefois mesurer l'étendue des dégâts causés. Un F4U-4 de la FAH décolla pour intercepter les assaillants et accrocha le FG-1D piloté par Cortez. Pendant le combat, les armes de bord du Corsair s'enrayèrent et Cortez fut obligé de dégager pour s'échapper. À ce moment, il fut coiffé par l'un des T-28D qui le blessa à

une jambe et endommagea le fuselage et la batterie du FG-1D. Cortez parvint à fausser compagnie à son agresseur et rentra à son terrain. Cortez et le pilote du T-28D rapportèrent avoir abattu leur adversaire, mais il semble peu probable que ce fut le cas.

LE HAT-TRICK DU MAYOR SOTO

Dans les jours qui suivirent, la FAS réduisit considérablement son activité, en grande partie en raison de la raréfaction du carburant. Les pilotes salvadoriens décollaient avec le minimum d'essence, ce qui améliorait leur maniabilité mais limitait leur rayon d'action. Ce fut la raison pour laquelle un TF-51D (FAS 400) dut atterrir au Guatemala, en panne d'essence. Saisi par les autorités locales, l'appareil fut rendu à la fin des hostilités.

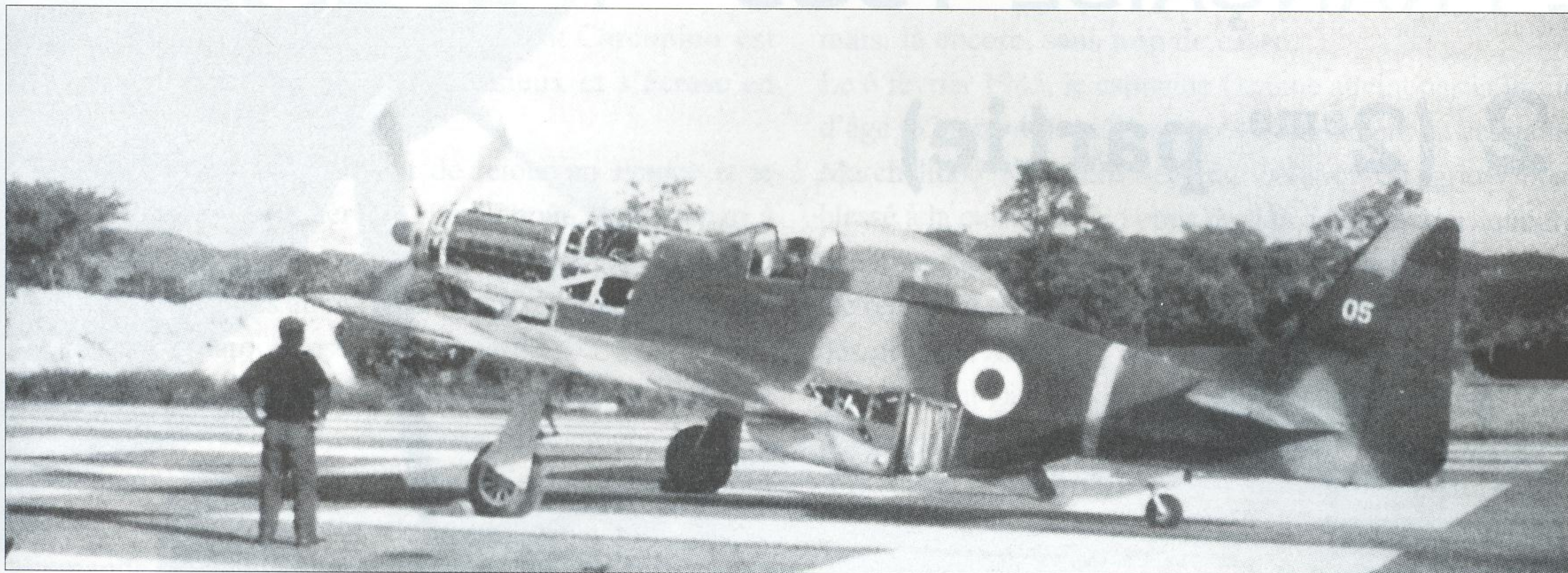
Entre le 16 et le 17 juillet, les troupes salvadoriennes investirent la ville de Nueva Ocotepeque avec l'appui de la FAS. Pendant ces opérations, probablement le 17 juillet (la date n'a pas été confirmée), deux F-51 de la FAS furent interceptés par 2 F4U-5N de la FAH. Au cours du combat qui s'ensuivit, l'un des Corsair honduriens, le FAH 609, piloté par le *Mayor* Fernando Soto Henriquez, parvint à abattre le Mustang du *Capitano* Humberto Varela au-dessus de Nacaome.

Le même jour, toujours à bord du même appareil, Soto descendit coup sur coup deux FG-1D, dont celui du *Mayor* Trabantino. Pourtant, ce dernier, qui avait une formation de base à la voltige aérienne, tenta de se débarrasser de son adversaire en mettant en pratique toutes les techniques du vol acrobatique, mais sans succès. Trabantino eut donc l'honneur, dont il se serait sans doute volontiers passé, d'être le dernier pilote d'un chasseur à moteur à pistons à avoir été abattu par un autre chasseur à moteur à pistons.

« Sotillo » Soto déclara à son retour que : « c'était fantastique de voir voler ces appareils salvadoriens ». Il est vraisemblable que si le conflit s'était prolongé, il

Un T-28D de l'école militaire d'aviation du Honduras. L'emploi de ces appareils comme chasseurs ne donna pas d'excellents résultats. (Collection de l'auteur)





serait devenu le dernier as de l'histoire sur chasseur à hélice. Il fit peindre non sans fierté trois silhouettes d'avions sous la verrière de son Corsair.

Un pilote de Mustang, le *Capitano* Lovo, affirma avoir vu un Corsair de la FAH abattu au cours de ce combat, mais son témoignage reste douteux. En faveur des Salvadoriens, il faut préciser que les Corsair de la FAH étaient plus rapides, mieux armés et mieux protégés que ceux de la FAS, qui ne volaient qu'au prix de miracles quotidiens réalisés par leurs mécanos. Les Mustang n'étaient que des avions civils « militarisés » et certains d'entre eux possédaient encore leurs bidons en saumon d'aile, ce qui les pénalisait tant en performances qu'en manœuvrabilité.

LA FAH JOUE LES PROLONGATIONS

L'intervention de l'OEA permit d'obtenir un cessez-le-feu le 18 juillet, alors que les troupes salvadoriennes marchaient sur Tegucigalpa et avaient déjà pénétré de plus de 65 km à l'intérieur du territoire hondurien. Le Salvador accepta l'entremise de l'OEA mais refusa d'abandonner les territoires occupés, ce qui entraîna un regain de la tension. Dans les jours qui suivirent, le Honduras put récupérer une partie du territoire perdu, en grande partie en raison de la supériorité aérienne dont disposait la FAH. En effet, les C-47 et les autres avions de transport purent rapidement transporter des renforts sur

la frontière sans être gênés par l'aviation salvadorienne. Faisant fi du cessez-le-feu, le 27 juillet la FAH attaqua cinq villes frontalières au Salvador, sans aucune opposition de la FAH, tandis que l'unique avion à réaction du champ de bataille, le T-33, survolait régulièrement le Salvador. Ces survols n'avaient d'autre intention que d'intimider les Salvadoriens, car l'appareil n'était pas armé, mais il volait beaucoup trop vite pour être intercepté. Ils se poursuivirent au-delà du 5 août, date de la signature de la paix et du retrait des troupes salvadoriennes des territoires conquis. Le 24 avril 1971, les deux pays se rencontrèrent au Costa Rica pour entamer des négociations sur le tracé de leur frontière commune.

À la fin du conflit, la FAH pouvait se vanter de n'avoir perdu aucun appareil en combat. Certaines sources évoquent la destruction de trois Corsair et deux C-47, probablement lors des attaques contre Tocontin, d'autres sources parlent de huit avions, mais ces faits n'ont jamais été confirmés. Selon les investigations de l'auteur, la FAH perdit quelques BT-13 Valiant et AT-6, qui avaient été disposés comme leurres à Tocontin.

De son côté, la FAS perdit quatre avions, dont un F-51 et deux FG-1D descendus par le *Mayor* Soto. On ignore si d'autres appareils furent détruits lors des raids contre Ilopango, bien que ce soit peu probable en raison de l'évacuation de la base par la FAS dès le début du conflit.

Ci-dessus :
un Cavalier Mustang III (FAS 405). Compte-tenu de la diversité de provenance de ces appareils, le camouflage et les marques variaient sensiblement d'un appareil à l'autre.

Ci-dessous :
le FAS 207 montre ce que le terme « cannibalisation » signifie exactement. Il est probable que cet appareil a bénéficié du don d'organes d'au moins trois autres de ses congénères. (Collection A. Baldocchi)



LA CHASSE FRANÇAISE 1939 - 1945 (5)

Le GC I/2 (2^{ème} partie)

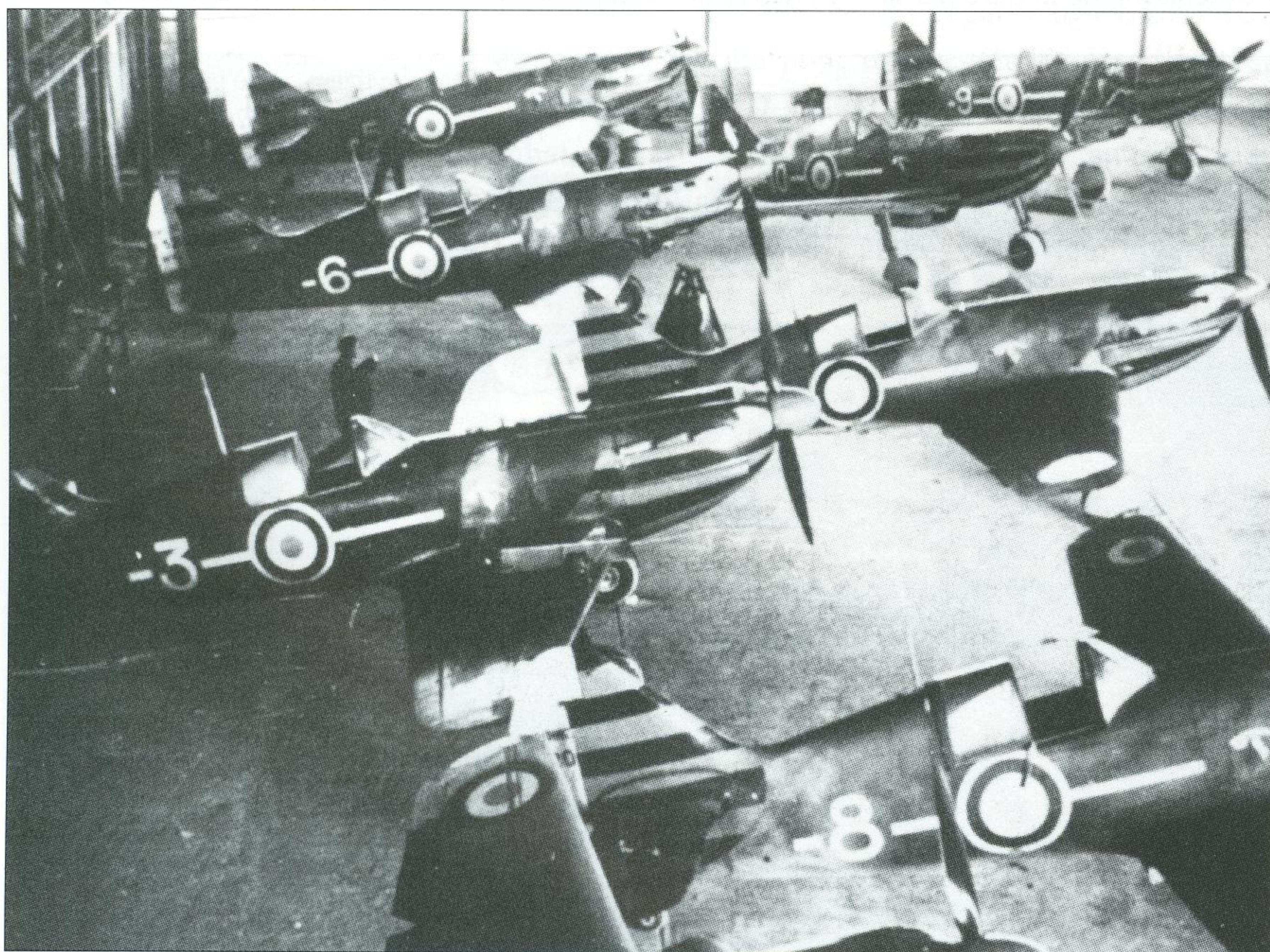


Alignement des Spitfire LF.IXe
du GC I/2 *Cigognes* à
Schijndel, le 13 février 1945.
Le groupe avait reçu le code
5A dans la RAF.

Le 1^{er} juillet 1941, le GC I/2, dissous un peu moins d'un an auparavant, est recréé sur la base de Châteauroux. Confié au commandant Fleurquin, il est équipé en Dewoitine 520. Son existence ne présente pas d'intérêt historique majeur jusqu'au 27 octobre 1942. À cette date, le haut commandement français est informé d'un possible débarquement allié en Afrique du Nord. Le GC I/2 reçoit l'ordre de gagner Meknès.

L'échelon roulant part pour Marseille deux jours plus tard, mais l'échelon volant est retardé par le mauvais temps et les 26 D.520 ne peuvent pas quitter Châteauroux avant le 6 novembre à 16 heures. Tous (sauf un, accidenté à l'escale de Montpellier) se posent à Istres. Le 8 novembre, la menace se concrétise et les troupes anglo-américaines débarquent sur les côtes algériennes et marocaines.

Vue du hangar de
Châteauroux où stationnent
les appareils de la 1^{ère} esca-
drille. Ceux-ci portaient des
chiffres blancs d'une forme
très particulière. La 2^{ème} esca-
drille avait adopté des chiffres
rouges ombrés en blanc.



Le 9 novembre, voyant que la situation tourne à la confusion, Fleurquin décide de précipiter le mouvement. À 11 heures, il décolle en compagnie de sept pilotes de la 2^{ème} escadrille en direction d'Ajaccio. Ils sont suivis une heure et demie plus tard par neuf appareils de la 1^{ère} escadrille menés par le capitaine Ozanne. Le lendemain, le I/2 repart de Corse et se pose à Bizerte avant de gagner Sétif dans la soirée. Il était temps, le GC I/1, pressenti pour une manœuvre similaire, a été rappelé *in extremis*.

En tout 24 D.520 ont réussi à gagner l'Afrique du Nord (dont un est détruit à Sétif) et le groupe s'installe à Meknès le 14 novembre. En mai 1943, il dispose de 18 appareils pour ses trois escadrilles. Le 5 décembre, la création du CIC de Meknès entraîne la dissolution de la 3^{ème} escadrille, tandis que le personnel excédentaire et tous les D.520 sont affectés au CIC.

Unité sans avion, le GC I/2 embarque le 30 décembre à Alger et se retrouve à Ayr, en Écosse, le 6 janvier 1944. Il y devient le N° 329 *Squadron* (GC I/2 *Cigognes*), affecté au 145 *Wing* commandé par le *Wing Commander* Marples. Le 16 février, il perçoit ses premiers appareils, des Spitfire Mk.VA prêtés par l'Île-de-France et l'Alsace.

Il est déclaré opérationnel le 3 mars et est rattaché à la 2nd *Tactical Air Force* le 17 avril, en vue du débarquement. Autant dire que la chasse est terminée pour lui. Le GC I/2 effectue sa première mission le 21 avril. Le 26 avril est une journée particulière triste pour le groupe : le *Wing Commander* Marples est tué dans une collision avec le sergent-chef Alligier et l'adjudant-chef Cheminade est porté disparu en mer.

Le groupe manifeste une grande activité à partir du 6 juin. Le 25, il a la chance de se poser pour une journée sur le territoire français. Le 28, il touche ses premiers Spitfire Mk.VB à collimateur gyroscopique.

Son unique combat aérien se déroule le 15 juillet, à l'est de Paris et le lieutenant Carpentier endommage

un Bf 109. Le 30 juillet, le lieutenant Carcopino est descendu par la *flak* au sud de Lisieux et s'écrase en flammes près de Livarot.

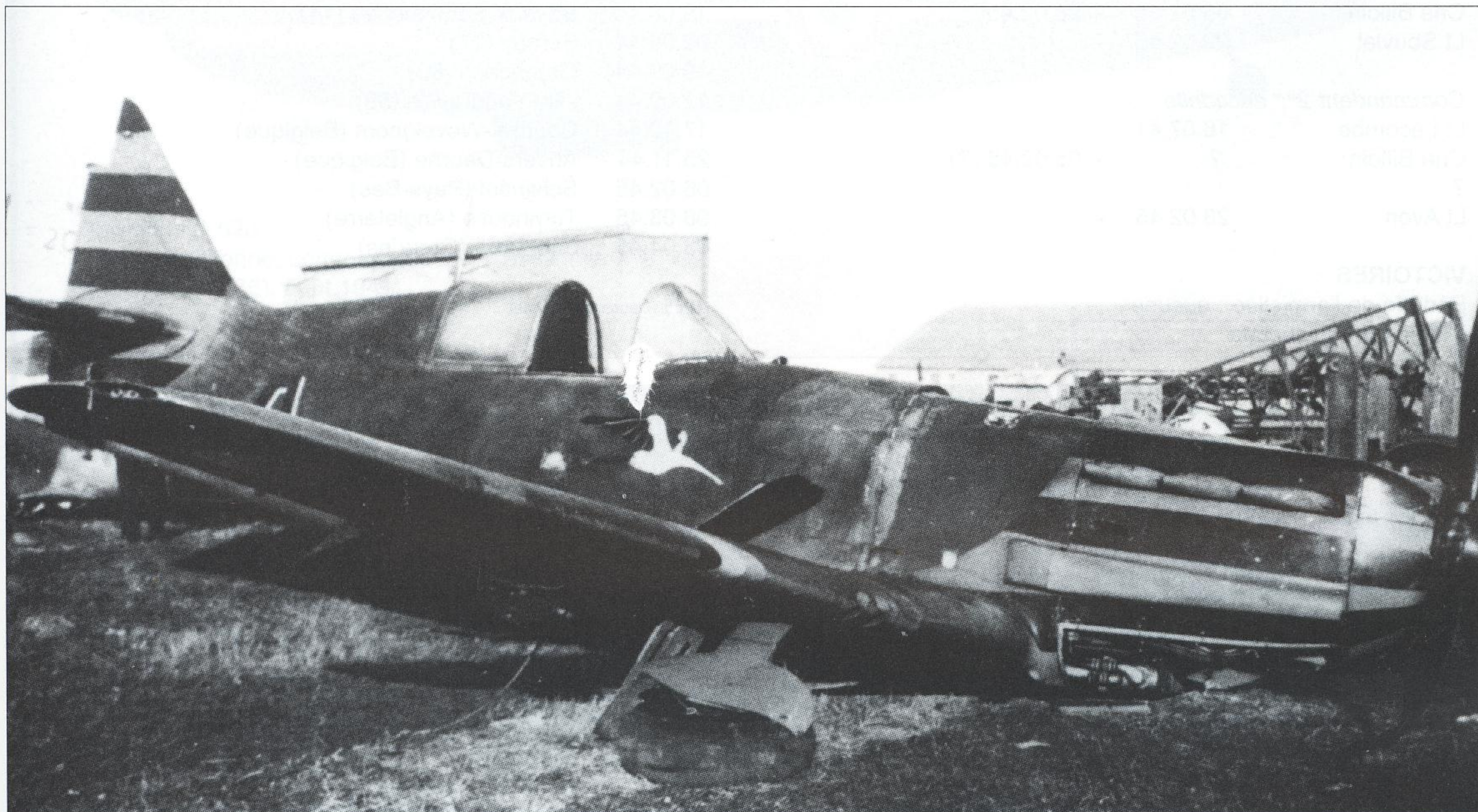
Le 19 août, les cigognes sont de retour en France et le groupe se pose à Sommervieu. Le 27 août, il prend part à une dangereuse mission de mitraillage de quarante péniches allemandes au nord du Havre. La *flak* est intense, mais aucun appareil n'est porté disparu.

Fin novembre, le I/2 se trouve à Deurne, dans la banlieue d'Anvers, l'une des cibles privilégiées des V-2. Deux engins s'abattent sur le terrain, sans conséquences graves. Deurne est ensuite attaqué par la chasse allemande dans le cadre de l'opération « Bodenplatte »,

mais, là encore, sans trop de casse.

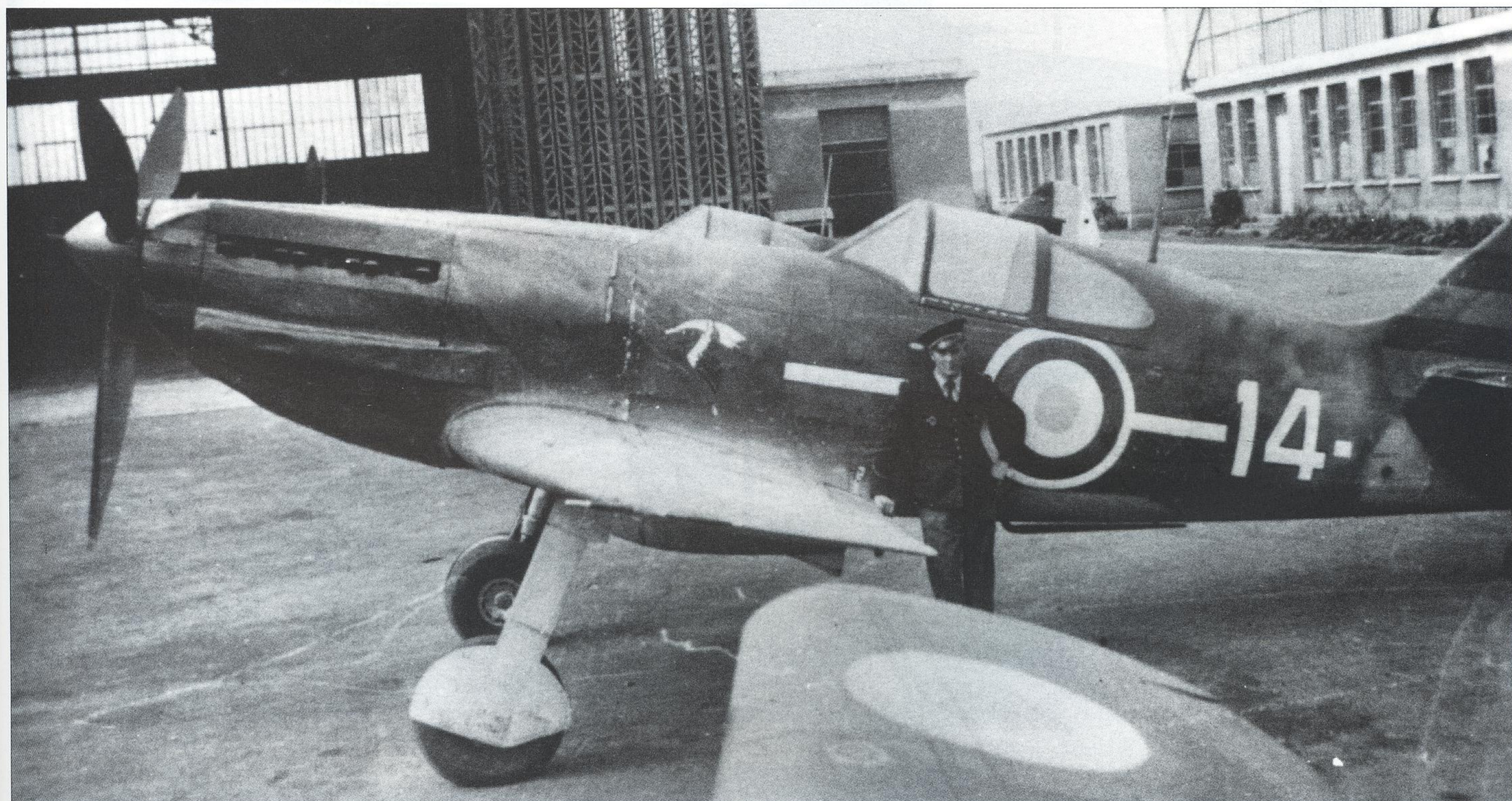
Le 6 février 1945, le capitaine Ozanne atteint par la limite d'âge (32 ans) doit céder son commandement au capitaine Marchelidon. Malheureusement, celui-ci est grièvement blessé à la cuisse par un obus de *flak*, le 28 février; malgré une importante hémorragie, il parvient à rentrer au terrain. De retour en Grande-Bretagne, le I/2 récupère les Spit IXE des groupes *Alsace* et *Berry* et peut estimer qu'il n'a pas été vraiment gâté par la RAF pour son équipement.

Au moment où cessent les hostilités, le groupe se trouve dans les Orcades. Il a accompli 3 220 sorties (dont 1 023 de bombardement en piqué) en 5 073 heures de vol de guerre.



Ci-contre :
le n° 394 de la 2^{ème} escadrille a raté son atterrissage à l'arrivée en Afrique du Nord, le 10 novembre 1942.

Ci-dessous :
un appareil de la 1^{ère} escadrille à Châteauroux, fin 1941.
(Archives A-J., D.R.)



MATÉRIEL

Dewoitine D.520	01.07.41	-	05.12.43
Spitfire Va	16.02.44	-	09.44
Spitfire Vb	28.06.44	-	
Spitfire IXe	10.09.44	-	

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Fleurquin (1)	01.07.41	-	04.07.44
Cne Ozanne	05.07.44	-	05.02.45
Cne Marchelidon	06.02.45	-	28.02.45
Cne Billoin (pi)	29.02.45	-	09.03.45
Cne de Bordas	10.03.45	-	

Commandant 1^{ère} escadrille

Cne Ozanne	16.07.41	-	04.07.44
Cne Marchelidon	05.07.44	-	12.10.44
Cne Tanguy	13.10.44	-	16.11.44
Cne Marchelidon	17.11.44	-	05.02.45
Cne Billoin	06.02.45	-	28.02.45
Lt Souviat	29.02.45	-	

Commandant 2^{ème} escadrille

Lt Lacombe	16.07.41	-	?
Cne Billoin	?	-	05.02.45 (?)
?			
Lt Avon	28.02.45	-	

VICTOIRES

Période de l'armistice : aucune
Période FAF : aucune

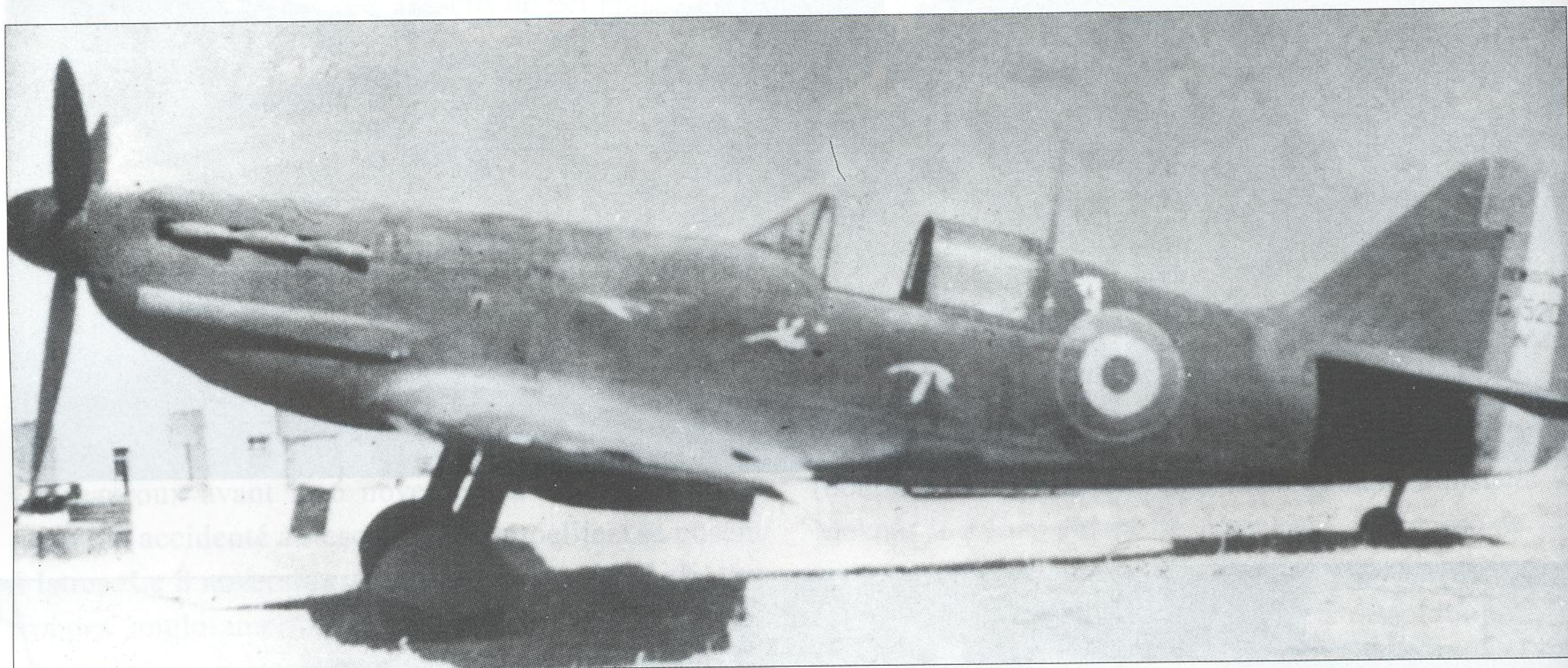
PERTES À L'ENNEMI

Tués : 6
Prisonnier: 1
Blessé (hors de combat) : 1

TERRAINS

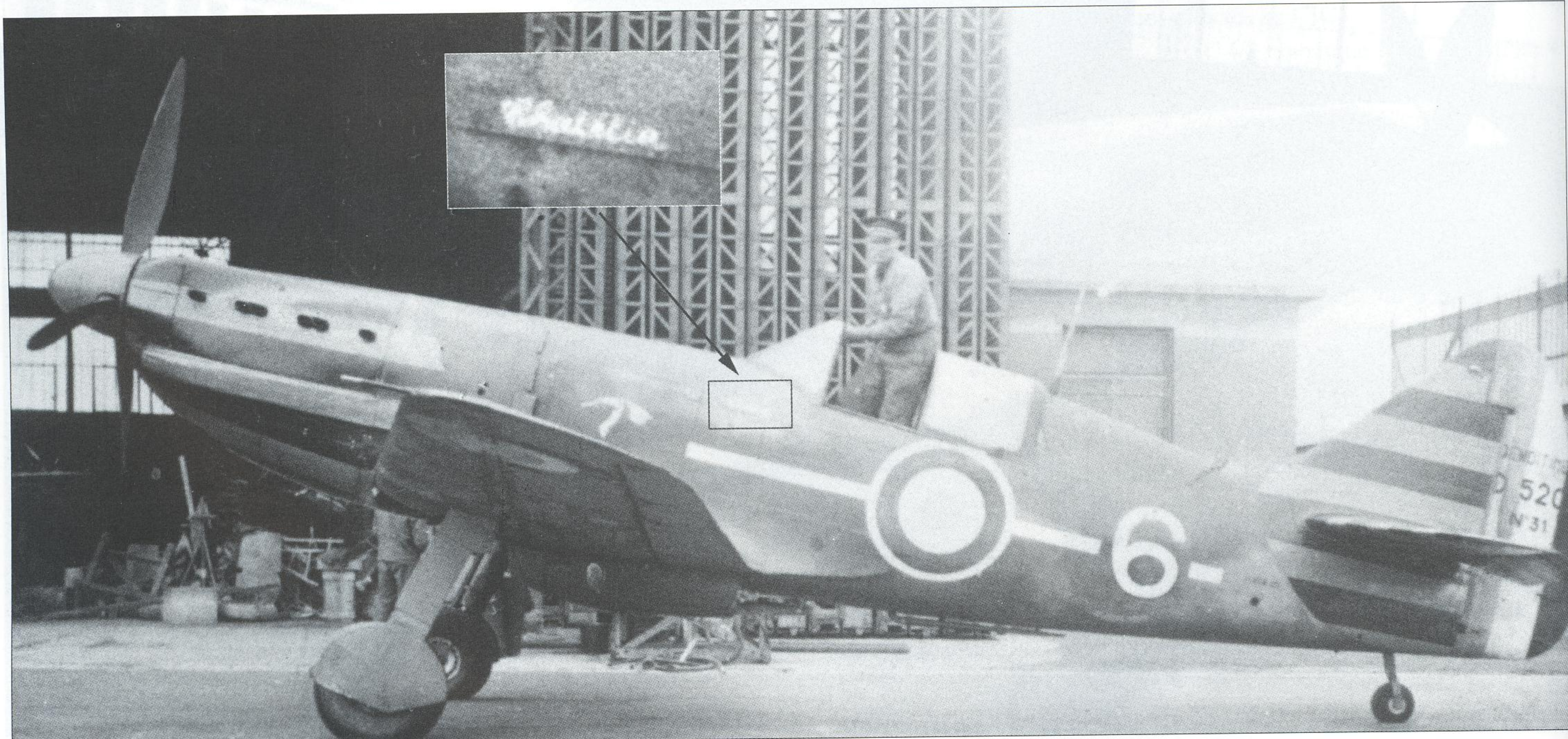
01.07.41	Châteauroux (36)
06.11.42	Istres (13)
09.11.42	Ajaccio (20)
10.11.42	Sétif (Algérie)
14.11.42	Meknès (Maroc)
06.01.44	Ayr (Écosse)
10.02.44	Perranporth (Écosse)
16.03.44	Ayr
24.03.44	Perranporth
17.04.44	Merston (Angleterre)
19.05.44	Lhambdr (Galles)
24.05.44	Merston
22.06.44	Puntingdon (Angleterre)
01.07.44	Selsey Bill (Angleterre)
06.08.44	Tangmere (Angleterre)
19.08.44	Bayeux-Sommervieu (14)
02.09.44	Bernay (27)
10.09.44	Gamaches (80)
12.09.44	Lille-Vendreville (59)
17.10.44	Courtrai-Wevelghem (Belgique)
25.11.44	Anvers-Deurne (Belgique)
06.02.45	Schijndel (Pays-Bas)
08.03.45	Turnhouse (Angleterre)
03.04.45	Skeabroe (Orcaïdes)

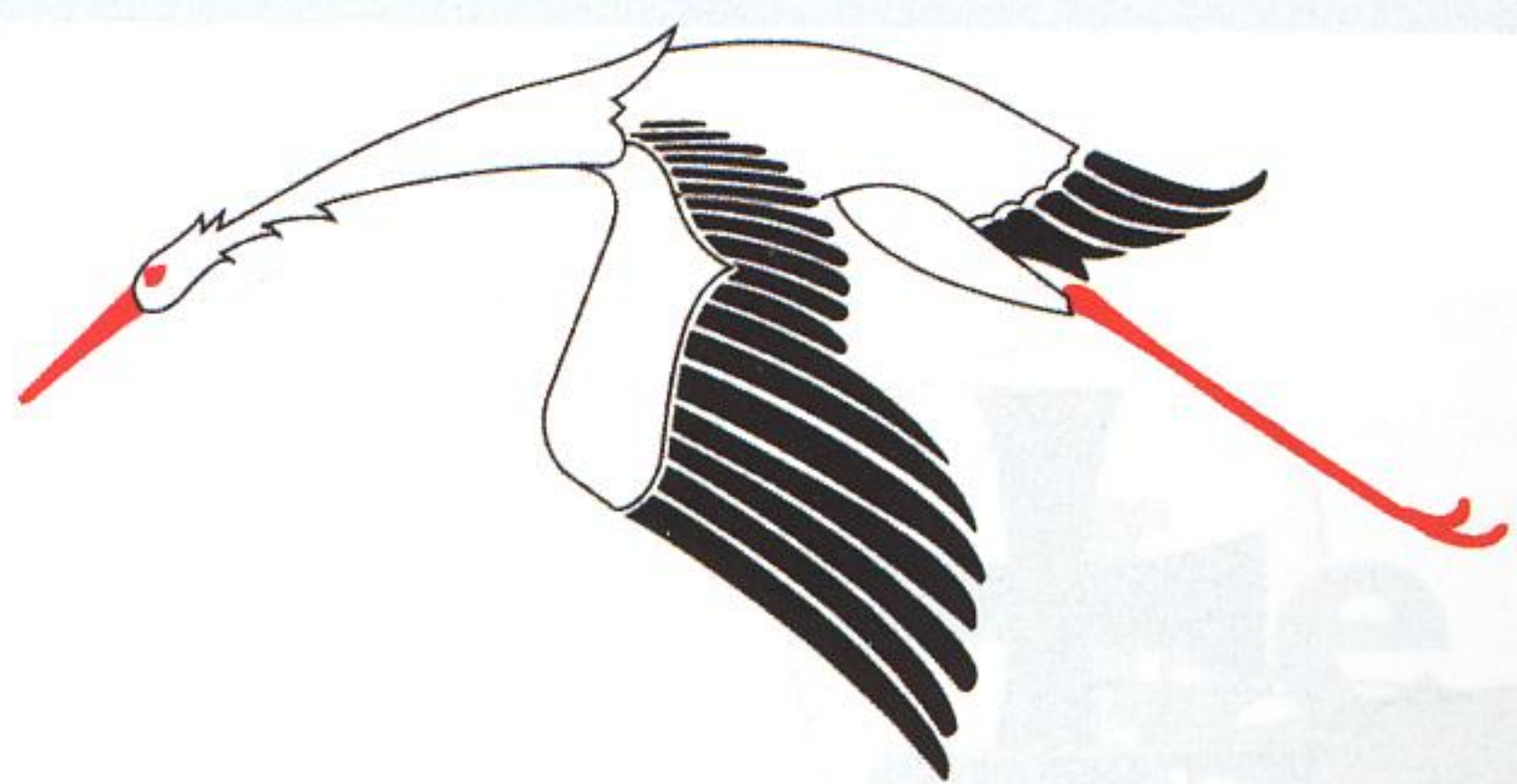
(1) puis lieutenant-colonel.



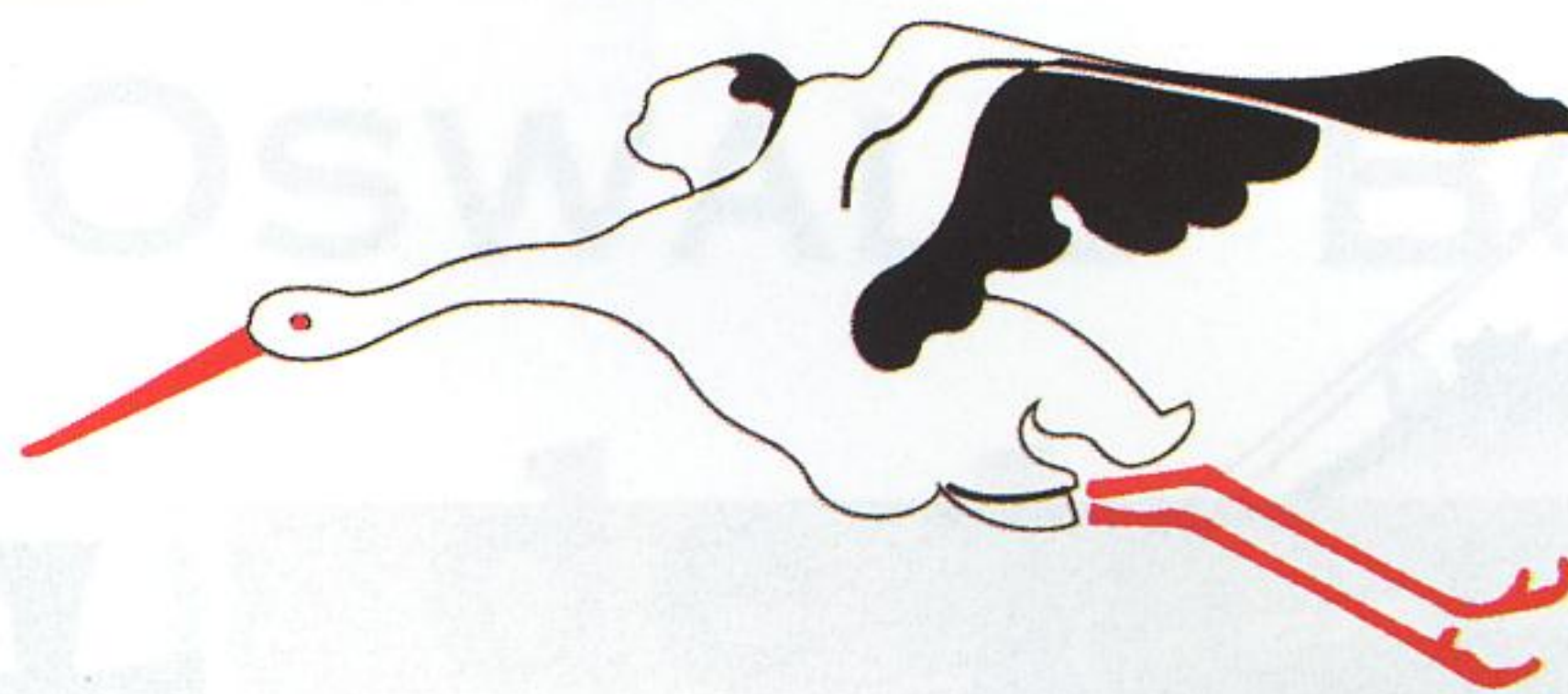
Ci-contre :
le D.520 du commandant
Fleurquin, à Meknès, en 1943.
On note le double insigne. Le
numéro de série n'est malheu-
reusement pas lisible.

Ci-dessous :
le D.520 n° 31 du sergent
Lombaert, lors de la formation
du groupe à Châteauroux, en
juillet 1941.
On note l'inscription
« Chatélia » sous la verrière.
(SHAA)

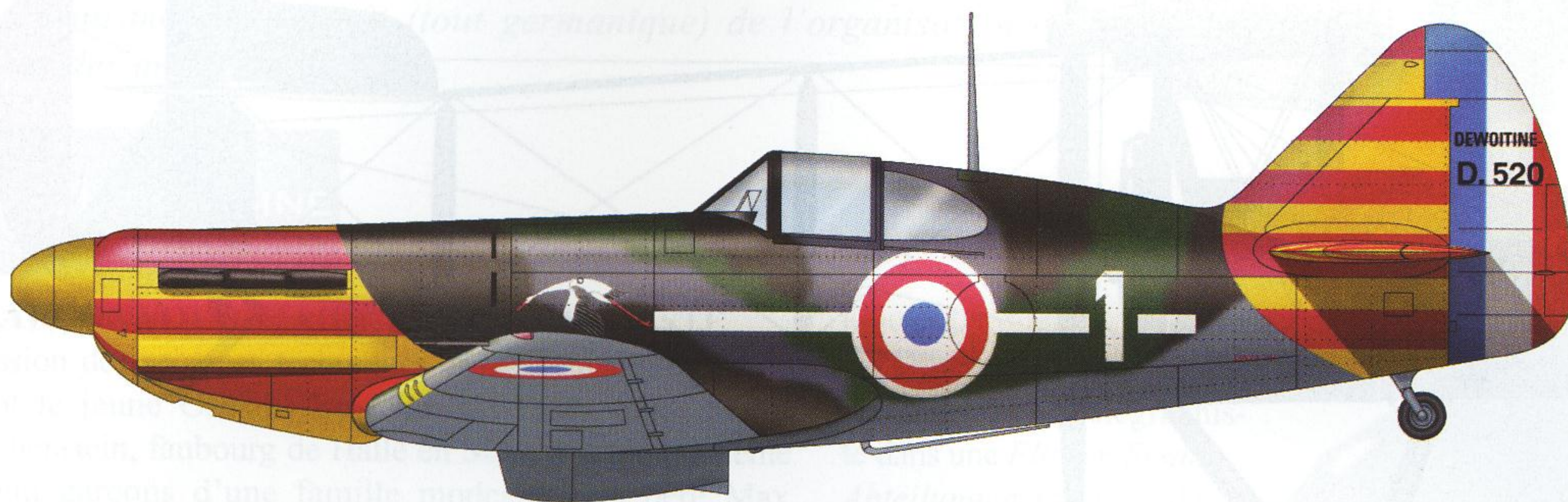




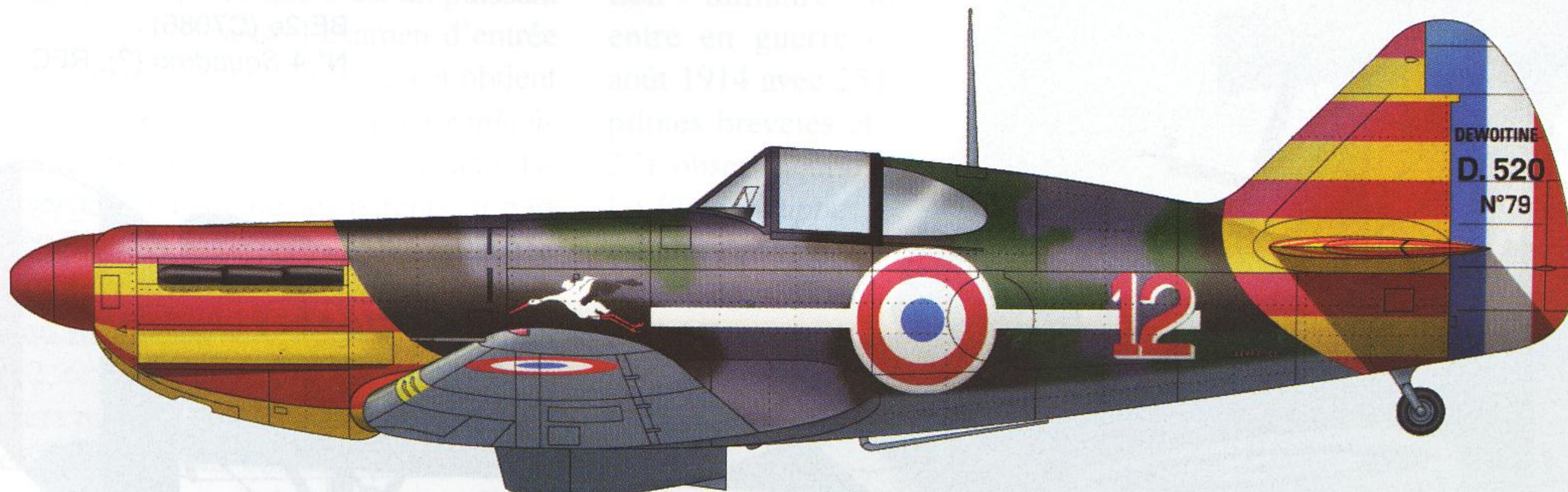
GC I/2 1^{ère} escadrille
(SPA 3 - cigogne dite « de Guynemer »)



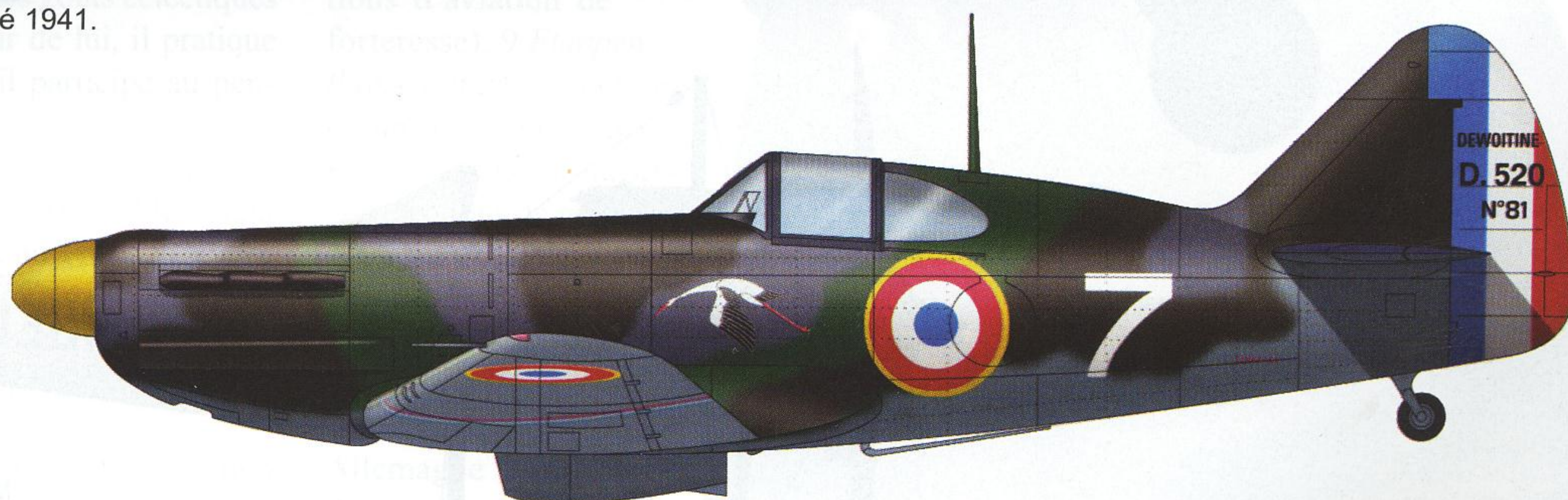
GC I/2 2^{ème} escadrille
(SPA 103 - cigogne dite « de Fonck »)



Dewoitine D.520
Capitaine Ozanne, commandant la 1^{ère} escadrille
Châteauroux (36), août 1941.



Dewoitine D.520 n° 79
GC I/2, 2^{ème} escadrille
Châteauroux (36), été 1941.



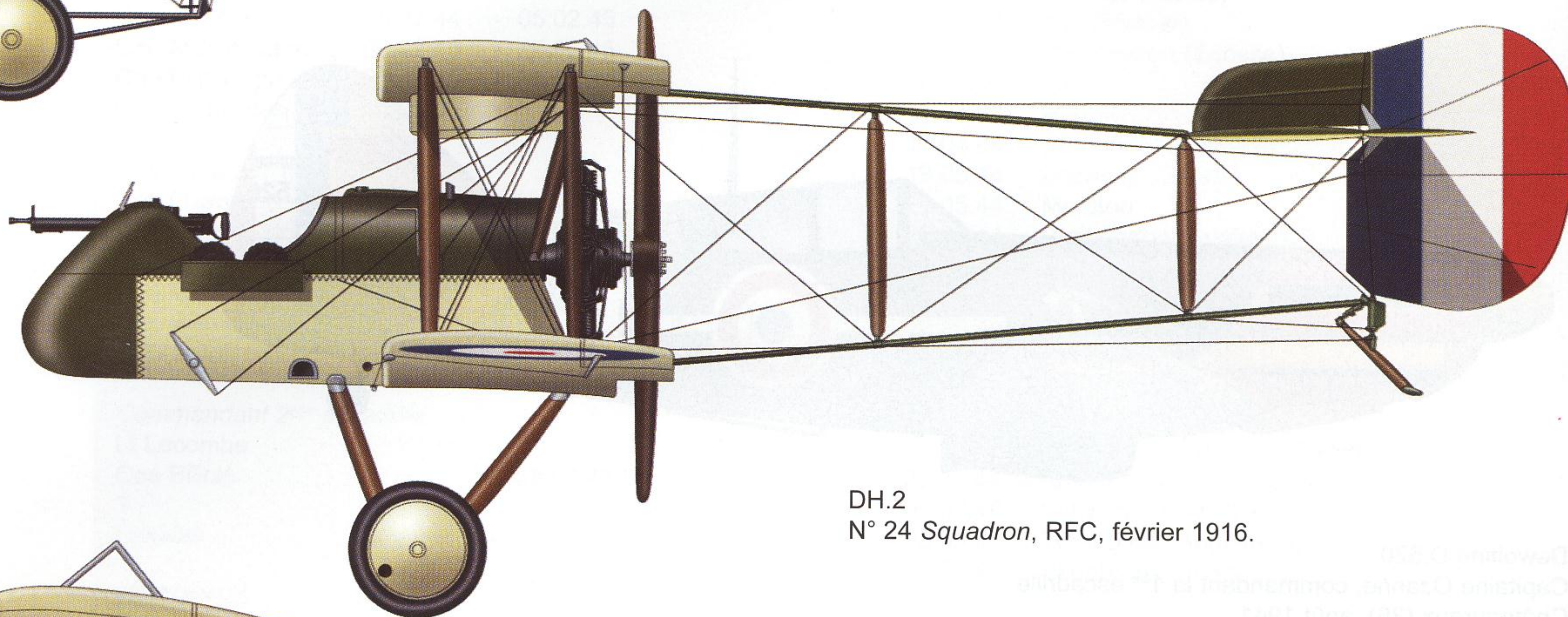
Dewoitine D.520 n° 81
GC I/2 1^{ère} escadrille
Meknès (Maroc), 1943.



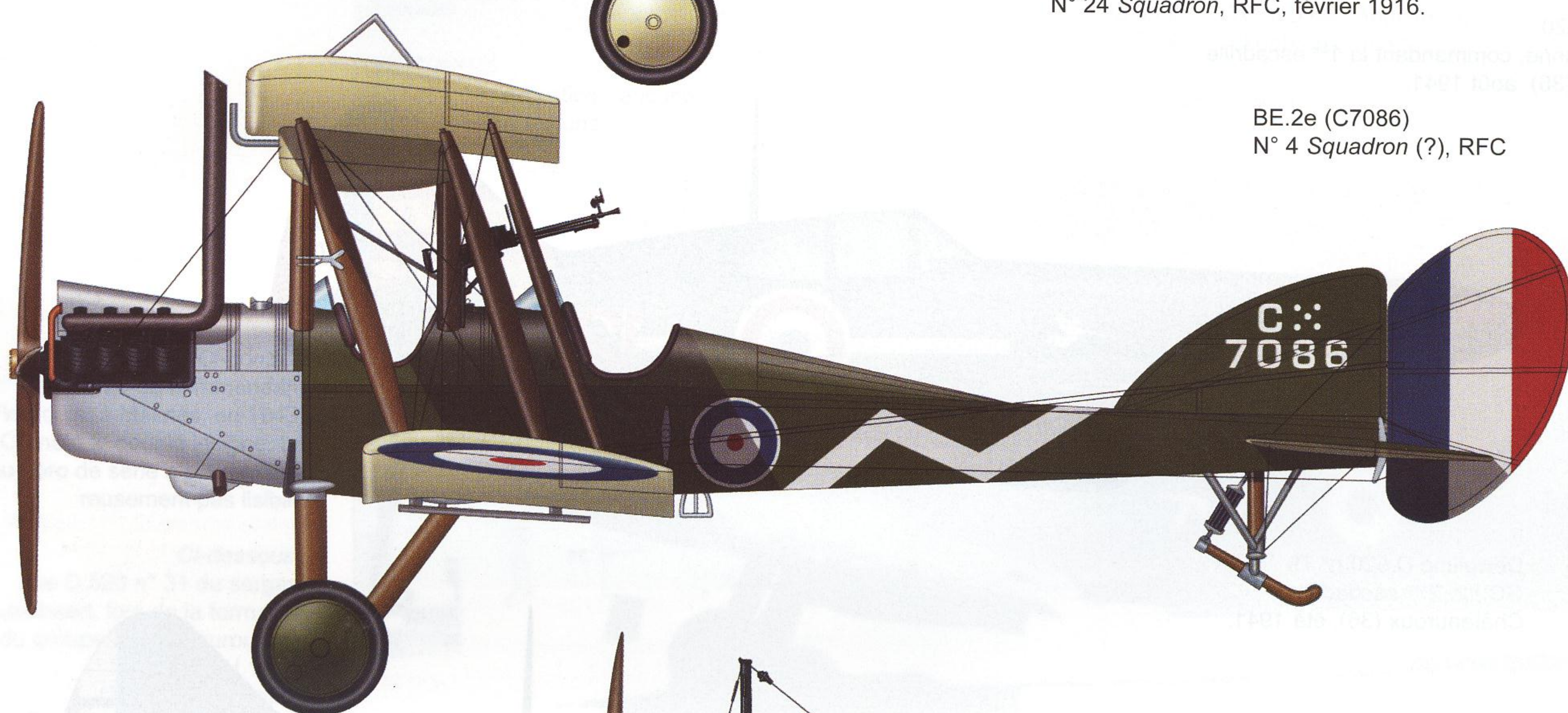
Vickers-Supermarine Spitfire LF.IX (MK316)
Sergent Lombaert, GC I/2 Cigognes, 1^{ère} escadrille
Anvers-Deurne (Belgique), fin 1944.



Fokker E.III (417/15)
Kampfeinsatz Kommando Sivry, Sivry-sur-Meuse, fin 1915



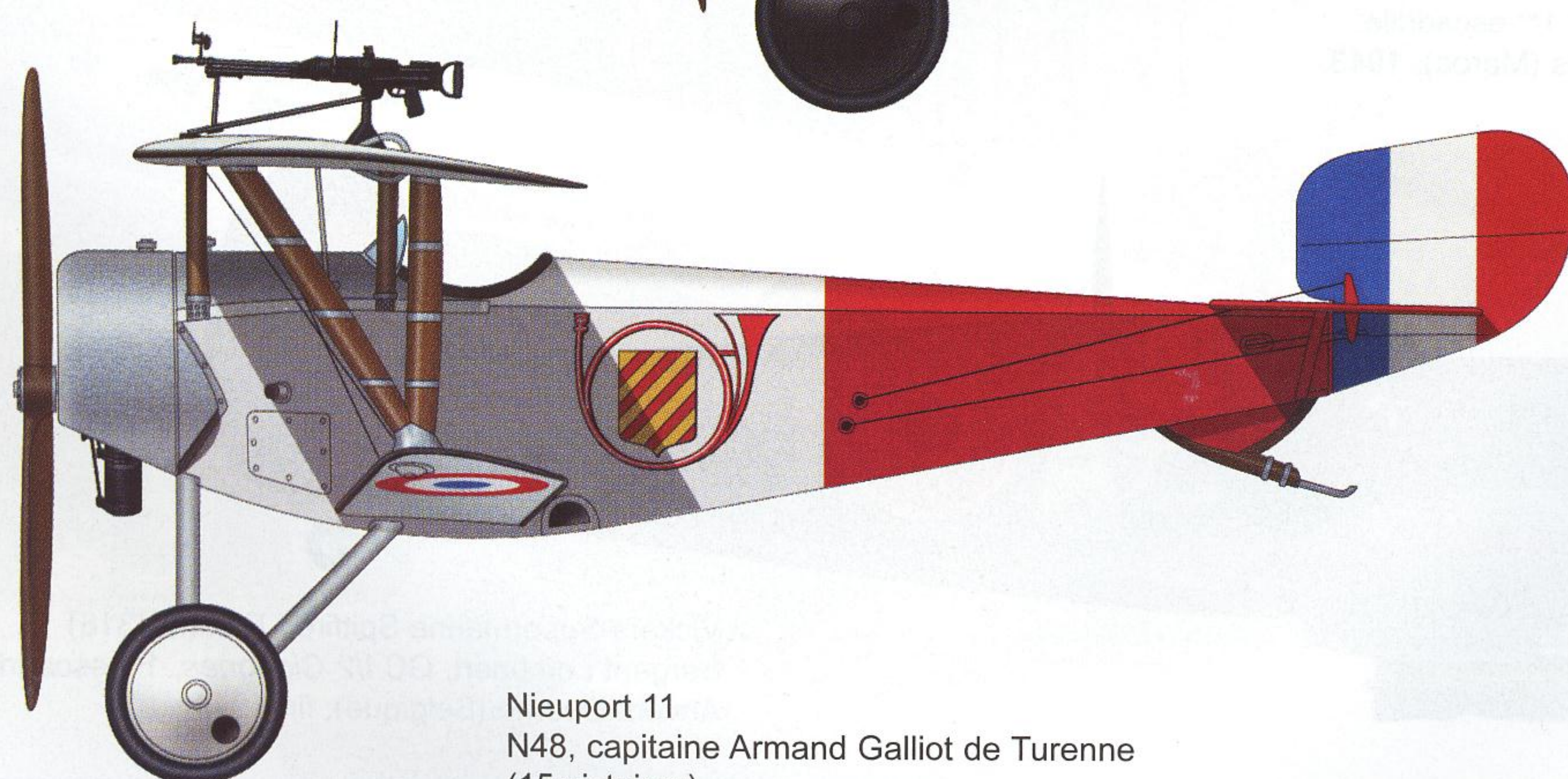
DH.2
N° 24 Squadron, RFC, février 1916.



BE.2c (C7086)
N° 4 Squadron (?), RFC



Morane Type N
MS 49, Belfort, juin 1915.
Avion d'Eugène Gilbert, écarté du titre de premier as du monde par la rigueur des homologations. S'agissant d'un des premiers modèles de série, le capot est revêtu de petites plaques métalliques émaillées noir.



Nieuport 11
N48, capitaine Armand Galliot de Turenne
(15 victoires)



Le « père » de la chasse

S' IL EST UN HOMME dont l'existence est indissociable de la naissance du combat aérien, c'est bien Oswald Boelcke. Son nom va devenir pendant deux ans synonyme de maîtrise des tactiques au combat. Il est le précurseur et le maître à penser des pilotes de chasse modernes et ses fameux Diktats sont encore enseignés dans toutes les écoles de chasse. Son intérêt naturel pour la mécanique, son perfectionnisme et son goût (tout germanique) de l'organisation en font le véritable créateur des unités de chasse.

ALEX EUPHROSINE

UN GARÇON VOLONTAIRE ET ENTHOUSIASTE

La passion des sciences techniques et mathématiques habite très tôt le jeune Oswald Boelcke. Né le 19 mai 1891 à Gebischenstein, faubourg de Halle en Saxe, il est le troisième des cinq garçons d'une famille modeste. Son père Max Boelcke est professeur. Oswald fait ses études à Dessau jusqu'au baccalauréat. Son enfance tranquille est marquée par une pratique assidue des activités de plein air : marche, vélo, natation en particulier. Par goût et parce que c'est un puissant vecteur de promotion à l'époque, il passe l'examen d'entrée du *Kadettenanstalt* de Coblenz (Corps des Cadets) et obtient son admission comme *Fahnenjunker* au 3. *Telegraphen-Bataillon* en 1911. Le jeune Oswald aurait envoyé sa candidature directement au *Kaiser* en cachette de ses parents. Il part ensuite pour la *Militäre Akademie* de Metz, ville rattachée alors à l'Empire allemand depuis la guerre de 1870.

C'est dans cette région qu'il découvre l'aviation sur le terrain de Frescaty en avril 1912, rencontre prémonitoire puisque ses premiers exploits guerriers prendront place dans la région. En attendant, il a choisi les transmissions comme spécialité, joignant l'aspect technique à la présence sur le terrain (en effet, il est nécessaire de se déplacer, à cheval, pour inspecter ou mettre en place les moyens des communications en campagne). Bien que sérieux et appliqué, il a des goûts éclectiques et s'intéresse à tout ce qui se passe autour de lui, il pratique notamment l'équitation en compétition (il participe au pentathlon olympique de 1913).

À la sortie, il est affecté avec le grade de *Leutnant* au Service télégraphique à Darmstadt en août 1912. Mais déjà la passion de l'aviation l'habite. Il assiste au Trophée aérien du prince Henri de Prusse et, en novembre 1913, à Francfort, reste admiratif devant les acrobaties de Charles Pégoud (premier pilote à exécuter un looping et futur as de la Première Guerre mondiale).

Au printemps suivant, il demande sa mutation dans l'aviation et entre à l'école d'aviation d'Halberstadt comme élève-pilote. Cette école fut la première du genre, créée en mai 1910 à Döberitz près de Berlin. Elle héberge à la fin de cette même année le *Fliegerkommando der Luftschifferabteilung der Verkehrstruppen* (commandement aérien de la section des dirigeables du corps de transport). Le 1^{er} avril 1911, cette unité devient le *Lehr- und Versuchungsanstalt für Militärflugwesen* (centre d'instruction et de recherche pour l'aviation militaire) et à la fin de l'année regroupe 170 avions et 150 pilotes.

Le 1^{er} octobre 1912, à l'initiative du *General der Infanterie* Hellmuth Graf von Moltke (neveu du grand Moltke) et sous l'influence des progrès de l'aviation militaire en France, est créée la *Fliegertruppe* (la troupe d'aviation), dorénavant corps autonome à part entière. Son premier commandant est le *Generalleutnant* Ernst von Hoeppner assisté par l'*Oberst* Walter von Eberhardt, *Inspeteur der Fliegertruppen* (poste créé le 1^{er} octobre 1913) et fervent partisan de l'emploi massif de l'aviation au combat.

Lâché sur Taube pour son premier vol solo, Boelcke reçoit son

brevet de pilote le 31 juillet 1914, il est affecté dans la foulée comme officier-télégraphiste dans une *Flieger-Ersatz-Abteilungen* (section de réserve) basée à Trèves.

Le jeune et fringant pilote intègre une aviation militaire qui entre en guerre en août 1914 avec 254 pilotes brevetés et 271 observateurs.

La *Fliegertruppe* est alors composée de 34 *Feldflieger-abteilungen* (sections d'aviation de campagne), 7 *Festungsflieger-abteilungen* (sections d'aviation de forteresse), 9 *Etappenflugzeugparks* (sections d'approvisionnement), 5 *Fliegerersatz-abteilungen* (sections de réserve). Au prix d'un important effort industriel avant-guerre, la *Fliegertruppe* est entièrement équipée d'avions construits en Allemagne ou en Autriche-Hongrie, même si les moteurs sont souvent fabriqués sous licence.

LES DÉBUTS DE L'AVIATION DANS LA GUERRE

Le 1^{er} septembre, Oswald Boelcke peut enfin rejoindre le front, il est affecté à la *Feldflieger-Abteilung* 13 basée à Châtel, près de Varennes, au bord de la forêt d'Argonne pour le compte de la III. Armée du *General* von Hausen. Il y retrouve son frère aîné Wilhelm déjà promu au grade de *Hauptmann* et effectue avec lui





Un Fokker E.III (422/15) du *Kampfeinsitzer Kommando* à Sivry-sur-Meuse, en octobre 1915.

Ce modèle était théoriquement armé de deux mitrailleuses, ce qui n'est pas le cas ici. (Archives Départementales de la Moselle)

des vols de repérage au-dessus des positions françaises au-delà de l'Aisne.

Il connaît rapidement la frustration propre aux pilotes de guerre allemands : l'incapacité de répondre à l'accroissement de la puissance de feu des Français. La tâche des observateurs, « Franz » dans le jargon des pilotes allemands (eux-mêmes surnommés « Emil »), évolue du rôle de savants capables de s'orienter dans les airs, de prendre des photos, etc... à celui de bombardiers puis de mitrailleurs. Chaque sortie a pour but secret de descendre un gars d'en face.

En pratiquant ce petit jeu, Oswald Boelcke, qui sert de pilote à son frère (de cinq ans son aîné), essaie de mettre au point, sans réussite, des tactiques de combat aérien. Fin octobre, Boelcke a accompli 3 400 km parcourus en territoire ennemi. Il reçoit la *Eisernes Kreuz 2. Klass* (Croix de Fer 2^{ème} classe), son frère celle de 1^{ère} classe. Alors que les sempiternelles patrouilles dans le triangle Reims-Epernay-Châlons se succèdent, la *Eisernes Kreuz 1. Klass* est attribuée à Boelcke au printemps 1915.

En mars 1915, le *Major* Hermann von der Lieth-Thomsen est nommé au nouveau poste de *Feldflugchef*, conseiller en matière aéronautique auprès du haut-commandement, son adjoint et *IdFlieg* (inspecteur de l'arme aérienne) est le *Major* Siegert. Ceci consacre une plus grande autonomie du corps aérien à l'instigation de l'*Oberst* von Eberhardt. Wilhelm Boelcke est muté à Posen, puis il commande la *Kasta 10* au-dessus de Verdun. Fin avril, Oswald est enfin muté à son tour, à la *Feldfliegerabteilung 62* en formation à Döberitz avant de rejoindre son terrain d'affectation à Pontfaverger (au nord-est de Reims). Il y fait la connaissance d'un jeune pilote plutôt casse-cou (surtout en ce qui concerne les atterrissages) mais qui devient son meilleur ami et bientôt son rival : Max Immelman. Le « Franz » de Boelcke est désormais le *Leutnant* Aschenborn et ils volent sur un LVG type B.

La *Feldfl.Abt. 62*, commandée par l'*Oberleutnant* Hermann Gustav Kastner-Kirdorf, est maintenant basée à Douai face aux aviateurs anglais sur le front d'Arras, alors qu'au sol le 33^{ème} corps du général Pétain tente de prendre la crête de Vimy. Les rencontres avec l'ennemi sont fréquentes, mais peu déterminantes du fait de l'inexpérience en combat aérien des pilotes et du manque d'efficacité des matériels (en particulier d'incessants problèmes d'enrayage ayant pour origine, en général, des procédés de lubrification incompatibles avec les basses températures rencontrées en altitude, mais aussi la conception inadaptée des bandes de mitrailleuses).

Le 14 juin, Boelcke bénéficie de l'attribution d'un LVG type C.I affecté à la *Feldfliegerabteilung 62*; son observateur est

maintenant le *Leutnant* von Wühlisch. Dès le surlendemain, Boelcke est impliqué dans trois engagements sans pouvoir conclure.

Et le 4 juillet, alors qu'il est en mission d'escorte du *Leutnant* Porr pour un réglage d'artillerie, Boelcke engage un Morane Parasol et, après une course poursuite intense, abat son adversaire. Conformément à une habitude en usage à l'époque à des fins d'homologation de la victoire, mais aussi certainement par curiosité, Boelcke se pose près de sa victime et ne peut que constater le décès des deux aviateurs français. Cette première victoire en combat aérien est saluée par le *Kronprinz* Rupprecht de Bavière, commandant de la VI^{ème} armée. Le mitrailleur von Wühlisch est décoré de la *Eisernes Kreuz 1. Klass*. Ce premier combat victorieux recèle un certain nombre de principes chers à Boelcke. Pour commencer, il prend soin de se placer plus haut; au cours des évolutions, il s'applique à conserver la vitesse ainsi acquise et tente de s'approcher au plus près pour porter le coup fatal.

UN ÉVÉNEMENT D'UNE PORTÉE CAPITALE

Le 7 juillet, Oswald Boelcke décolle sans son fidèle « Franz », il vient de se voir attribuer le tout nouveau monoplan de ses rêves : le Fokker Eindecker E.I.

Pour mieux comprendre l'effet que va produire cet avion sur la guerre aérienne, un rapide retour en arrière s'impose.

Lorsque le 18 avril 1915, le célèbre aviateur Roland Garros se pose en catastrophe dans les lignes allemandes, peut-être sait-il que la destruction manquée de son appareil livre aux Allemands le meilleur avion de chasse du moment. En effet, ce Morane Saulnier Parasol type L, un monoplan motorisé par un Le Rhône de 80 ch, est armé d'une mitrailleuse Hotchkiss capable de tirer à travers l'hélice. D'abord accueilli avec scepticisme côté français (comment tirer et piloter en même temps ?), les premiers succès du Morane convainquent et, plus important, sèment le trouble dans le camp adverse avec cinq appareils abattus en trois semaines.

Malgré cela, le dispositif adopté par Garros est rudimentaire, un coin métallique dévie les projectiles avant qu'ils ne frappent la pale d'hélice. De nombreux brevets déposés avant-guerre envisageaient une synchronisation du tir de la mitrailleuse par des cames actionnées par le moteur (idée non retenue, parce que les états-majors estimaient inconcevable et inutile de vouloir combattre dans les airs...). Tentés dans un premier temps de copier l'avion français, les ingénieurs de Fokker décident cependant de reprendre la solution de la synchronisation et réussissent à la mettre au point sur

un Fokker monoplane : le M.5K/MG numéro 216 (M pour *Militär*, 5 parce que c'est le 5^{ème} modèle construit par Fokker, K pour *Kurz*, envergure raccourcie et MG pour *Maschinengewehr*). Il est armé tout d'abord de la MG 14 puis d'une LMG.08 fabriquée à Spandau (mitrailleuse surnommée plus tard abusivement Spandau, dénomination qui n'existe pas dans l'armée allemande). Cette mitrailleuse est mise à feu par un bouton sur le manche à balai. Le constructeur Fokker teste lui-même l'avion et en fait la démonstration aux officiels sur l'aérodrome de Döberitz. La présentation est si convaincante qu'une commande de 40 à 50 machines (désignées Fokker E.I) est passée par l'*IdFlieg*, à charge pour Fokker de les livrer le plus rapidement possible. S'ensuit alors une série de présentations aux armées et notamment en juin 1915 à Douai, affectation de la déjà fameuse *Fl.Abt. 62*. Quand Fokker quitte la région le 12 juillet, une douzaine de pilotes allemands volent sur Fokker E.I, Boelcke obtient le sien (E 3/15) au début juillet et le partage avec son ami Max Immelman récemment promu *Leutnant*.

SUR FOKKER EINDECKER

À vrai dire, les Fokker monoplans (*Eindecker* [1]) ne sont pas une découverte pour les deux hommes. En effet, le 11 novembre 1914, le *Leutnant* Parschau de la *Briefstauben Abteilung Ostende* (unité secrète formée en vue de bombarder l'Angleterre dès l'ouverture des hostilités, son nom – Section de pigeons voyageurs – n'est qu'une couverture) pose son Fokker Fok.A (en fait un modèle M.8 dérivé du M.5) sur le terrain de Pontfaverger dans le secteur de Reims. Il y rencontre un jeune sous-lieutenant insatiable, Oswald Boelcke, qu'il a connu à Darmstadt quand ce dernier était en instruction sur biplan. Dès lors, Boelcke n'a de cesse d'obtenir son propre monoplane. Le 26 novembre, un appareil est disponible à Rethel, mais il est confié à un autre pilote. Boelcke se plaint vigoureusement et le 9 décembre, son Fok.A arrive enfin. Boelcke le ramène immédiatement à Pontfaverger, et s'en sert régulièrement pour des missions courtes, d'observation ou de réglage d'artillerie probablement. Il est donc intéressant de noter que Boelcke, le futur as sur *Eindecker*, avait une expérience du vol sur avion à moteur rotatif (pratiquement autodidacte, puisque son passage à l'école de pilotage d'Halberstadt ne lui avait permis d'aborder que des avions à moteur classique) avant de voler sur Fokker E.I.

Boelcke est chargé par le commandant de la *Feldfl.Abt.* de l'instruction des pilotes de l'unité. C'est ainsi qu'Immelmann peut être lâché en solo sur un monoplane d'entraînement, avant de voler sur Fokker E.I le 1^{er} août.

La première victoire revendiquée en combat aérien sur *Eindecker* est obtenue le 1^{er} juillet par le *Leutnant* Kurt Wintgens de *Feldfl.Abt 67* contre un Morane Parasol type L à l'est de Lunéville; c'est aussi le premier combat aérien mené à sa conclusion entre deux chasseurs, au sens moderne du terme. Cette victoire n'est cependant pas homologuée. À noter que le *Leutnant* Wintgens est un des rares pilotes à porter des lunettes; il obtiendra 18 victoires et sera abattu par le Français Alfred Heurtaux de la Spa 3, le 25 septembre 1916.

L'événement qui se produit le 1^{er} août est une grosse déception pour Boelcke. Ce jour-là, il décolle avec Max Immelman, en catastrophe, sous les bombes, à la rencontre d'avions anglais. Malchanceux, Boelcke doit reposer son Fokker à la suite d'un enrayage, alors qu'Immelmann, qui pilote le Fokker E.I (E 3/15, celui de Boelcke apparemment) depuis quelques jours seulement, abat un adversaire, un BE.2c, au prix d'une démonstration de pilotage époustouflante. Le futur Aigle de Lille obtient ainsi la première victoire homologuée en combat aérien d'un Fokker *Eindecker*.

Ce regret passager est estompé par un geste étonnant pendant une guerre. Alors qu'il est en train de discuter avec le



mitrailleur/observateur d'Immelmann, le *Leutnant* von Teubern, Oswald Boelcke s'aperçoit qu'un jeune garçon vient de tomber dans un canal tout proche, sans hésiter, il plonge aussitôt dans l'eau et ramène l'enfant sur le point de se noyer. On rapporte que les parents français ainsi que la population du village auraient proposé Boelcke pour la Légion d'Honneur, évidemment sans suite [2]. Mais le sauveteur recevra la *Rettungsmedaille* (médaille de sauvetage prussienne).

Le 17 août, la *Briefstauben Abteilung Metz* (BAM) est créée à Metz, sous le commandement du *Hauptmann* Kastner-Kirdorf, transfuge de la BAO.

LA PREMIÈRE VICTOIRE

Les BAO et BAM sont rééquipées rapidement de modèles C (appellation donnée à une série d'avions de reconnaissance armés, quel que soit leur constructeur). Les avions type C sont organisés en *Sperreflüge* (barrières volantes) dont le rôle est d'in-

terdire le survol des lignes allemandes. La solution du lourd biplace de reconnaissance armé s'avère insuffisante face aux avions ennemis à hélice propulsive (qui possèdent donc un champ de tir dégagé vers l'avant) et rend

nécessaire la mise en ligne d'un appareil monospace chargé spécialement de l'escorte. Le 19 août, Boelcke obtient sa première victoire sur *Eindecker* contre un Bristol biplace anglais. À la fin du mois, la *Feldfl.Abt. 62* reçoit un troisième Fokker E.I (distinction assez rare puisque la majeure partie des autres *Feldfl.Abt.* n'en ont qu'un), échangé rapidement contre un modèle E.II (37/15), pour le plus grand bonheur de Boelcke.

Le Fokker E.II est le premier monospace allemand conçu dès le départ pour la chasse. Il se distingue du modèle E.I principalement par une envergure réduite et une motorisation différente : un Oberursel à neuf cylindres de 100 ch (ce moteur ne sera en fait que monté tardivement). À la suite de ses déboires permanents avec l'unique mitrailleuse, Boelcke demande à Fokker l'installation d'une deuxième arme jumelée, ce qui sera fait sur le E.III.

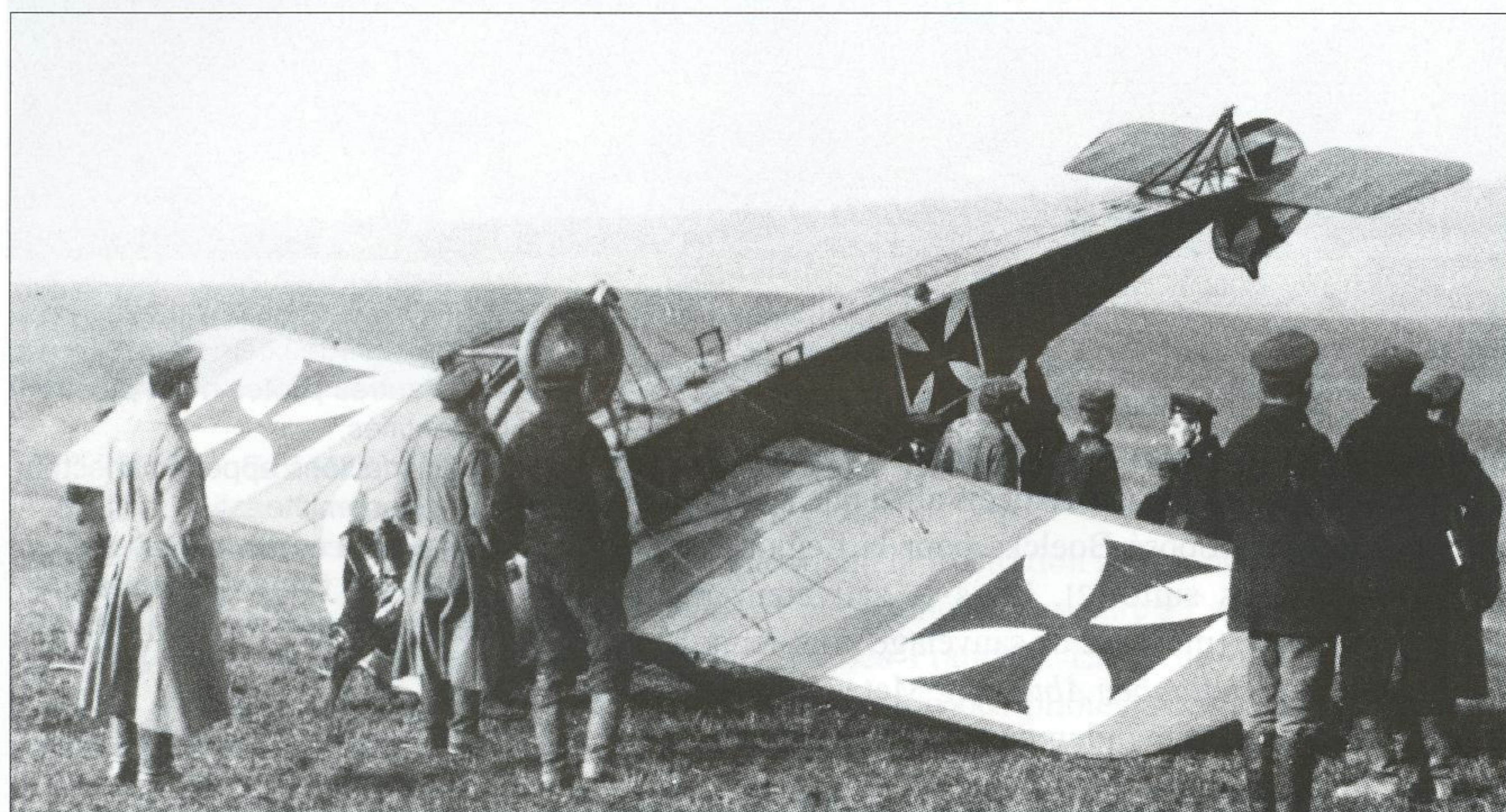
Le 9 septembre 1915, Oswald Boelcke abat un biplan Morane-Saulnier français, c'est sa troisième victoire et il totalise 76 vols de guerre. La veille, il s'est retrouvé engagé avec Immelman dans un combat insolite contre un énorme bimoteur sans résultat tangible. Dix jours plus tard, Boelcke est muté à la Section des pigeons voyageurs basée à Metz. Cette affectation surprise est logique, l'unité secrète regroupant les meilleurs spécialistes de la *Fliegertruppe*. Oswald Boelcke doit assurer la protection des missions de reconnaissance au sein de la *Briefstauben Abteilung Metz*,

Si l'on reconnaît aisément Boelcke (deuxième à gauche), les autres pilotes n'ont pu être identifiés.

Nous faisons appel à un lecteur physionomiste...

L'appareil est un LVG C.II. (Archives Départementales de la Moselle)

**Des Français proposent
Oswald Boelcke pour la
Légion d'Honneur.**



En haut :
deux Fokker E.III de la
Feldfliegerabteilung 62, pen-
dant l'hiver 15-16.
(Bundesarchiv, Coblenz)

Ci-dessus :
atterrissage mouvementé d'un
E.III, appartenant probablement
à la Brieffauben Abteilung
Metz.
(Archives Départementales de
la Moselle)

autrement dit les occasions de briller vont se multiplier. Une semaine plus tard, le 23 septembre, Boelcke intercepte une dizaine de bombardiers français au retour d'un raid sur la gare de Metz où était attendu le *Kaiser*, et descend l'un d'eux près de Pont-à-Mousson.

L'AS DES AS ALLEMAND

Le nom de Boelcke est cité pour la première fois dans le *Heeresbericht* (bulletin des armées) le 26 septembre: « *Le Leutnant Boelcke a abattu son quatrième avion, un Voisin, au sud de Metz* ». La renommée d'Oswald Boelcke traverse les frontières, les pilotes anglais, en particulier, le connaissent bien. Les journaux anglo-saxons sont dithyrambiques sur le Fléau Fokker, une arme diabolique qui décime (sic) les rangs alliés. C'est dans ce contexte de célébrité que Boelcke fait la connaissance par hasard, le 1^{er} octobre, d'un jeune *Leutnant*, Manfred *Freiherr* von Richthofen. Celui-ci lui demande timidement le secret de sa réussite. Depuis la fin septembre, en pleine offensive française en Champagne, la BAM envoie un détachement en soutien, avec Boelcke, à la 6. Armée dans les Flandres. Le 16 octobre, c'est un biplan français qui tombe sous les balles de Boelcke à Saint-Souplet, la tactique utilisée est pratiquement un « Immelmann ».

Les victoires s'enchaînent et après la sixième contre un Français le 29 octobre, Oswald Boelcke devient l'as des as allemand et est décoré de la *Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern* (Croix de chevalier de l'ordre royal de la Maison Hohenzollern avec glaives). Boelcke récidive le lendemain contre un autre avion français.

Le succès des monoplans Fokker inspire un certain nombre d'*Armee-Oberkommandos*, qui les utilisent dans des missions à caractère élargi. À la mission initiale d'escorte des avions de reconnaissance ou d'observation succèdent des patrouilles par

deux toujours à l'intérieur des lignes allemandes : les *Sperreflüge* (les barrages volants) améliorés. Dans ce cadre, les sept Fokker basés dans la région de Tahure sont rassemblés à Monthars au sud de Vouziers en une *Staffel* pour interdire les reconnaissances ennemies pendant la préparation d'une offensive en Champagne.

Le Major Friedrich Stempel, *Staboffizier der Flieger* (officier d'état-major chargé de l'aviation), pour la 6. Armée commandée par le prince Rupprecht de Bavière, propose la création d'une structure de commandement pour des *Kampfeskizzenkommandos* (détachements de monoplaces de combat), les KEK – ce sont les précurseurs des *Jagdstaffeln*. Le 1^{er} décembre, le *Feldflugchef Major* von der Lieth-Thomsen décide la mise en place de deux *Kampfgeschwadern der OHL*, identifiées sous le nom de *Kagohl*. La BAO devient la *Kagohl 1* et la BAM, la *Kagohl 2*. Chaque *Kagohl* se compose de six *Kampfstaffeln* (escadrilles de combat) avec chacune six avions.

Pendant ce temps, un fait intéressant permet de comprendre l'aptitude de Boelcke à tirer les enseignements des événements : le 29 décembre, il épuise vainement ses munitions contre un adversaire anglais et se promet dorénavant de n'ouvrir le feu qu'à coup sûr.

POUR LE MÉRITE

Boelcke retrouve la *Feldfl.Abt 62* à Douai et la concurrence avec Immelmann reprend. Boelcke, qui vole maintenant depuis le 13 décembre sur Fokker E.IV avec le moteur Oberursel de 160 ch, obtient sa huitième victoire (un biplace anglais au Nord de Harnes, le 5 janvier 1916). Immelmann abat lui sa huitième victime le 12.

Fait exceptionnel, ils sont décorés tous les deux, ce jour-là, de l'ordre *Pour le Mérite*, la plus haute distinction militaire prussienne (cette médaille gagne à cette occasion le surnom de *Blauen Max*, en référence au menton d'Immelmann bleui par le reflet de la céramique de la décoration). Deux jours plus tard, Boelcke apporte une « réponse rapide à la médaille *Pour le Mérite* » et abat sa neuvième victime (un biplace anglais BE au nord de Lille, près de Mouscron) !

La tactique la plus efficace du *Eindecker* est sans doute celle-ci : il surgit du soleil (d'où le célèbre conseil: « *Beware the Hun in the sun !* »), effectue une passe de tir et s'échappe en piqué avant de redresser hors de portée de l'adversaire en profitant de son excellente vitesse ascensionnelle. Immelmann perfectionne la figure en enchaînant une boucle avec renversement qui le remet plus rapidement de nouveau en position de tir (cette manœuvre qui porte son nom aurait cependant été pratiquée bien avant lui). Boelcke s'efforce de se placer entre sa cible et les lignes ennemies, ce qui a pour avantage d'obliger l'adversaire à faire demi-tour à un moment ou à un autre, le mettant généralement à portée de tir.

Afin de conserver l'effet de surprise et pour éviter que le précieux mécanisme de synchronisation ne tombe aux mains de l'ennemi, il est interdit aux Fokker E de survoler le territoire ennemi, ce qui les confine à des tâches défensives (ceci aura des conséquences funestes sur la bataille de Verdun), règle que l'impétueux Boelcke s'em-

C'est parce que le bleu de l'émail se reflétait sur le menton d'Immelmann qu'on a appelé cette décoration la « Blauen Max ».

presse de transgresser.

Les Anglais du Royal Flying Corps (RFC) souffrent. Il est décidé le 14 janvier 1916, que « *jusqu'à ce que le RFC soit en possession d'une machine équivalente au Fokker allemand, il semble qu'un changement de tactique soit nécessaire... Une machine en mission de reconnaissance doit voler en formation serrée avec, au moins, trois autres avions de chasse...* ».

Les Français, sous l'impulsion du fameux commandant Tricorne de Rose, chef de l'aviation de la II^{ème} armée, constituent une quinzaine d'escadrilles composées uniquement de monoplaces biplans, des Bébé Nieuport surclassés en matière



d'armement par les Fokker E, mais supérieurs en manœuvrabilité et performances.

Cette évolution pousse les Allemands à employer leurs avions par groupes de trois ou quatre. En effet, le dispositif à un ou deux avions utilisé pour composer les *Sperreflüge* est désormais en infériorité numérique. Il faut noter aussi l'accent mis sur le vol en formation, qui n'était pas en usage jusque là.

Les échanges avec le constructeur A. Fokker sont fréquents, Boelcke et Immelman vont régulièrement à Schwerin, usine de Fokker. L'expérience au combat et l'approche méthodique de Boelcke sont appréciées pour juger les qualités techniques des matériels, avion ou armement. Son avis est sollicité par les services officiels au sujet du *Eindecker* E.IV, qu'il juge certes adapté aux demandes opérationnelles du front, mais loin d'être le meilleur chasseur du moment (il cite en exemple le Nieuport 17). De même, il s'oppose à l'installation d'armes fixes calées pour tirer en biais (en passant sous le ventre des adversaires), arguant justement du fait que cette position de tir ne se manifeste pas souvent en combat (c'était une idée d'Immelmann). Enfin, il argumente en faveur d'un biplan de chasse léger; Fokker proposera le Fokker D.III à la fin de l'année 1916. Quoi qu'il en soit, le Fokker E.IV est affecté prioritairement aux as, les autres pilotes gardant les modèles E.III, tout compte fait plus performants.

Le système de synchronisation n'est pas d'une grande fiabilité, Boelcke en fait l'expérience par deux fois : la première, le 1^{er} octobre de l'année précédente, en testant le Fokker E.III, il sectionne son hélice et se crashe mais s'en sort miraculeusement, la seconde fois avec son Fokker E.IV, il se pose en catastrophe pour la même raison.

Les lacunes constatées par Boelcke commencent à être connues des Alliés : manque de fiabilité (le potentiel du moteur décroît très rapidement), faible autonomie, manque de performances dans le plan horizontal et vertical (par rapport aux meilleurs avions alliés du moment), la supériorité du Fokker *Eindecker* est surtout due à son emploi tactique basé sur son armement axial.

LE PLUS JEUNE CAPITAIN

La bataille de Verdun commence côté allemand le 17 février. Pour l'occasion, les Allemands concentrent 168 avions dont 21 Fokker. Boelcke reçoit l'autorisation d'installer son propre

terrain d'aviation à quelques kilomètres du front, afin de pouvoir intervenir plus rapidement. En réalité, il a tiré les conséquences de l'échec relatif des *Sperreflüge* et envisage naturellement (c'est dans son tempérament) des opérations offensives en territoire ennemi. Le 11 mars, il est envoyé à la tête d'un détachement de la *Feldfl.Abt* 62 à Sivry, au nord de la cote du Mort-Homme. Il en profite pour regrouper les Fokker monoplans de son unité. Cette initiative est dans le droit fil de la mise en place des KEK et son unité devient la KEK III. Néanmoins, l'esprit défensif du commandement de la *Fliegertruppe* lui fait manquer une occasion unique de couper par une attaque aérienne la Voie Sacrée, artère vitale alimentant le front français de Verdun. Boelcke obtient sa dixième victoire (un biplan Farman abattu près de la côte de Talou dans la Meuse) le 12 mars, le jour suivant son arrivée à Sivry. Il enchaîne le lendemain avec un biplan Voisin au-dessus de Malancourt.

Du 19 mars au 21 mai, Oswald Boelcke enregistre 8 victoires supplémentaires, portant son total à 18. Le 23 mars, il est promu *Oberleutnant* sur ordre personnel du Kaiser, puis le 23 mai il devient le plus jeune *Hauptmann* (capitaine) d'active de l'armée allemande. Il est connu dorénavant sous le surnom de « fameux Boelcke », redouté par ses adversaires, admiré par ses compatriotes. Tous les grands personnages veulent le rencontrer, il devient l'un des symboles de l'Empire allemand. Ces succès masquent cependant un retournement de situation. Les Alliés se reprennent et un nombre de plus en plus important de pilotes allemands sur Fokker monoplan disparaissent : aucun des quinze premiers pilotes d'*Eindecker* ne survivra à l'année 1916.

INTERDIT DE VOL PAR LE KAISER

Depuis novembre 1915, Boelcke multiplie les comptes rendus directs, sans suivre la voie hiérarchique, aux plus hautes instances de la *Fliegertruppe*. Il donne son appréciation technique sur les matériels, mais essaie aussi de tirer les enseignements des combats. Bénéficiant ainsi d'appuis au sein du haut-commandement et grâce à sa notoriété grandissante, Boelcke participe aux discussions de Charleville sur la formation des nouvelles *Staffeln*, mais il est aussi impliqué dans l'expérimentation des nouvelles solutions techniques présentées aux armées. Il est d'ailleurs en train de tester le

Changement d'un Oberursel sur un Fokker E.III du KEK Sivry. On note que l'appareil n'est équipé que d'une seule mitrailleuse.

Au second plan, un magnifique LVG C.III tout blanc. (Archives Départementales de la Moselle)

premier biplan de chasse de Fokker, le modèle D.I à moteur Mercedes de 120 ch, quand survient l'annonce de la mort accidentelle de Max Immelmann. Boelcke, alors as des deux camps avec 18 victoires, est immédiatement interdit de vol par le *Kaiser* en personne pour éviter un nouveau coup au moral des Allemands.

Il reprend néanmoins les commandes de son *Eindecker* et abat le 27 juin sa 19^{ème} victime. Cette victoire ne passe pas inaperçue puisqu'elle est enregistrée par des observateurs et qu'il est le seul pilote à voler dans le secteur ce jour-là... Boelcke est chargé officiellement de faire la tournée des unités de combat sur le front des Balkans et en Turquie (sa notoriété a atteint le front oriental). Il passe par Berlin et rencontre le colonel von der Lieth-Thomsen, avec lequel il échange ses idées sur l'organisation de groupes de chasse et sur les tactiques de combat. L'insistance du haut-commandement et ces discussions l'incitent à rédiger les *Diktats Boelcke*, une série de maximes simples synthétisant l'acquis de son expérience au combat, destinée aux pilotes de chasse. Elles constituent encore aujourd'hui les fondamentaux du combat aérien.

En l'absence de Boelcke, la situation aérienne sur le front ouest achève de tourner au désavantage des Allemands.

RETOUR AU FRONT

Au début du mois d'août, le 8, Boelcke est à Kovel, sur le front russe. Il reçoit l'ordre de rejoindre immédiatement le front de la Somme. En effet, l'industrie alliée est maintenant lancée à plein régime, les Alliés ont la supériorité numérique dans les airs (deux contre un environ). De plus, le choix de l'offensive les favorise face aux unités de la *Fliegertruppe* trop dispersées.

Boelcke doit prendre le commandement de la toute nouvelle *Jagdstaffel* (*Jasta*) 2, qui sera basée pour commencer à Laguncourt. Il obtient carte blanche pour recruter ses hommes. Son expérience et son coup d'œil le poussent à choisir deux pilotes exceptionnels, l'*Oberleutnant* Manfred *Freiherr* von Richthofen, membre de la KG 2 (unité sous les ordres du frère d'Oswald Boelcke, Wilhelm) et le *Leutnant der Reserve* Erwin Boehme (futur

commandant de la *Jasta* 2 Boelcke). Le commandement de la *Jasta* 1 revient au *Hauptmann* Martin Zander, ancien de la *Kagohl* 1.

L'individualiste forcené va se transformer en meneur d'hommes incontesté. Pendant sa période d'inactivité forcée, Boelcke a compris rétrospectivement que ses succès en solitaire sont désormais d'une autre époque, l'effet de surprise risquant un jour de se retourner contre lui. Il faut donc organiser les formations de combat pour minimiser l'effet du hasard. Boelcke est conscient que sa supériorité est surtout due à son expérience et qu'il lui faut en faire bénéficier ses équipiers.

Malgré sa jeunesse, son charisme naturel ajouté au prestige que lui confère son palmarès en fait rapidement un chef de bande pour les jeunes loups de son escadrille : la plupart deviendront des as.

SANS AVIATEURS, PAS DE TANNENBERG

Le 27 août, 14 machines sont théoriquement attribuées à la *Jasta* 2 pour seulement sept pilotes : *Hauptmann* Oswald Boelcke, *Leutnante* Hans Reiman, Erwin Boehme et Manfred von Richthofen, *Leutnant der Reserve* Günther Viehweger, *Vize-Feldwebel* Leopold Reiman (crédité de la première victoire obtenue par une *Jasta*, la 1, puis par

Les conditions sont réunies dans les hautes sphères de l'OHL pour donner une impulsion nouvelle à l'organisation tactique et stratégique des unités aériennes de combat. Sept *Jagdstaffeln* sont créées à partir des KEK.

Le 1^{er} septembre, la *Jasta* 2 reçoit un Albatros D.I et deux Fokker D.III (le 352/16 est attribué à Boelcke). Les *Jasta* 1 et 2 sont subordonnées à la I. *Armee*.

Le lendemain, Boelcke signe son retour par sa vingtième victoire contre un D.H.2. Mais le Fokker D.III ne lui plaît plus, bien que disposant du système préféré de Boelcke : le vrillage de l'extrémité de la voilure en lieu et place des ailerons. Il est trop lent par rapport à ses adversaires : Sopwith 1 1/2 Strutter et autre Nieuport.

Sur les conseils de Boelcke, cet appareil est remplacé par l'Albatros D.I, au désespoir d'Anthony Fokker. Boelcke remporte quand même cinq nouvelles victoires en une semaine (du 8 au 15 septembre: 21 à 25^{èmes} victoires) avec son D.III, avant de passer sur Albatros D.I.

Les nouvelles responsabilités de Boelcke lui permettent de mettre en application ses idées. L'unité doit combattre désormais en groupe, même si Boelcke se paie le luxe de quelques expéditions en solitaire. Il faut préparer les missions avant et après le combat, de façon à ce que chacun sache ce qu'il a à faire et à tirer les enseignements des événements. Les pilotes doivent connaître leur

avion, mais aussi celui de l'adversaire (les fiches de reconnaissance des silhouettes avaient déjà cours, mais il est aussi conseillé de s'intéresser aux prises de guerre). Boelcke préconise également l'entraînement au combat tournoyant entre des appareils différents, pour mettre en évidence les forces et faiblesses de chacun.

LA JASTA 2 AU COMBAT

Le 16 septembre, la *Jasta* 2 touche ses Albatros D.II, prêts pour le combat. Elle est chargée, entre autres, de protéger les *Drachen* d'observation de la *Feld-Luftschiffer-Abteilung* 7. Le lendemain, l'escadrille au complet décolle pour ses premiers combats en groupe (ce sont aussi les premières sorties de combat d'une *Jasta*). Les leçons dispensées par le maître semblent efficaces : chaque pilote revient en revendiquant une victoire (quatre seront confirmées, dont la 27^{ème}

de Boelcke, la première homologuée pour Richthofen; Böhme et Hans Reimann en obtiennent également une chacun).

Les pilotes de la *Jasta* 2 effectuent plusieurs sorties par jour (il est arrivé à Boelcke d'en faire jusqu'à cinq). Les Albatros adoptent maintenant une formation à trois avions, ce qui permet à chacun de surveiller un secteur. De plus, chaque avion de la formation peut mitrailler à son tour la cible. Les sorties ont donc lieu par groupes de trois avions, sauf en cas d'incident mécanique au décollage. Toujours au cours du mois de septembre, Boelcke et la *Jasta* 2 ont l'occasion de tester le Fokker D.I, le biplan n'est pas retenu pour manque de manœuvrabilité; d'ailleurs l'as anglais Albert Ball en abat un le 22 (ou le 30 ?) septembre avec son Nieuport.

Au début du mois d'octobre, soit en quinze jours d'existence opérationnelle, l'unité totalise 186 sorties, 65 combats, 25 victoires (dont 3 pour Boelcke, ses 27, 28 et 29^{èmes}) et 4 pilotes perdus. Désormais, la machine est lancée : Oswald Boelcke obtient 12 victoires en 17 jours, un rythme exceptionnel !

Les autres unités ne sont pas en reste et la supériorité aérienne s'équilibre au-dessus du front de la Somme. À la fin octobre les Alliés perdent plus de deux cents avions contre une quarantaine aux Allemands.



Archives Départementales de la Moselle

Le 28 octobre, Boelcke décolle pour sa cinquième mission de la journée. Il est suivi de Richthofen et Böhme. Les trois pilotes aperçoivent une formation de D.H.2 du N° 24 Squadron RFC qu'ils engagent.

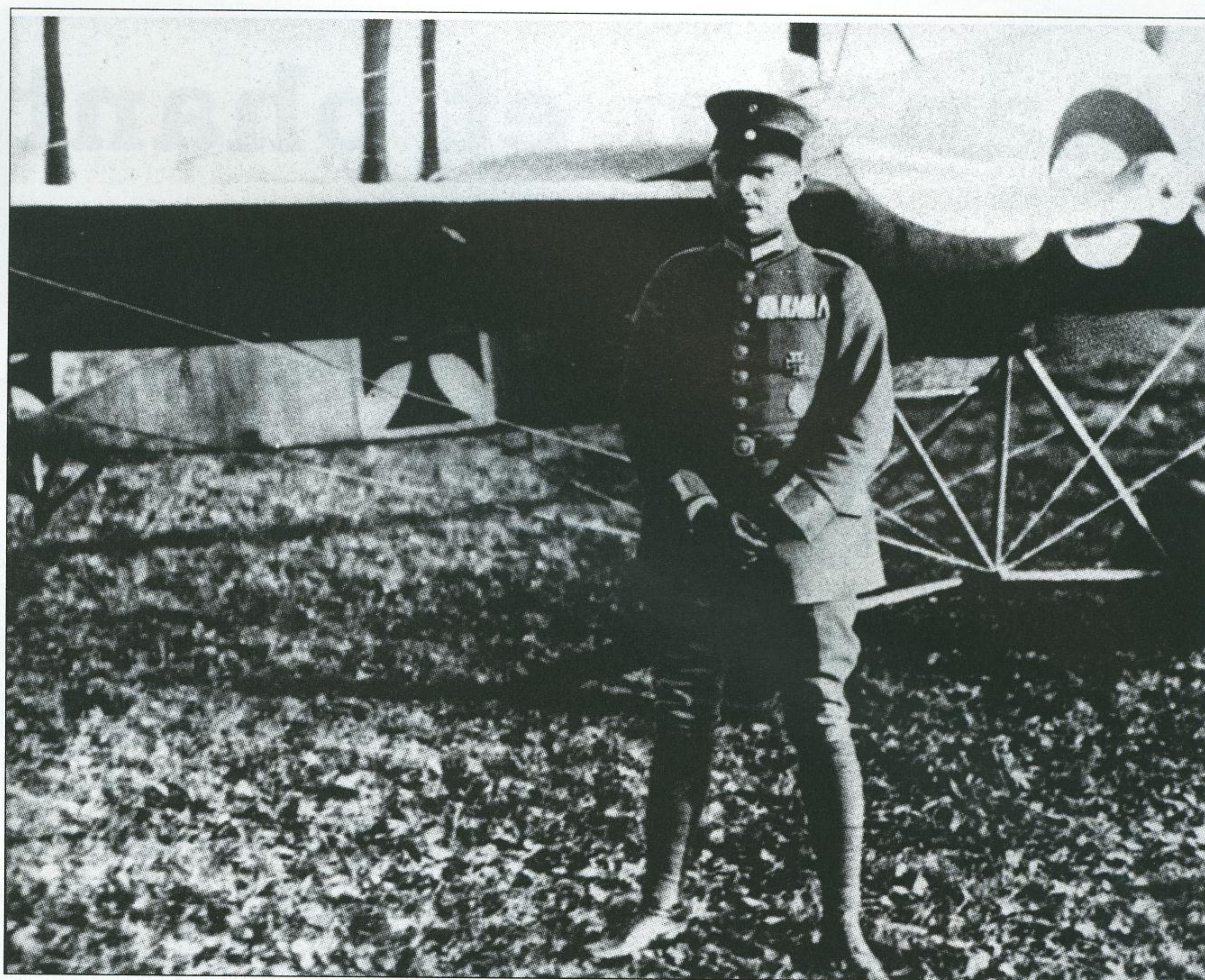
La suite est racontée par un témoin direct, le *Leunant* Böhme : « *Dimanche après-midi, nous étions assis dans la salle d'alerte. J'avais entamé une partie d'échecs avec Boelcke. Nous avons été appelés vers 4 heures pour une attaque d'infanterie. Boelcke nous dirigeait comme d'habitude. Nous volions par un temps très mauvais au-dessus de Flers quand nous avons attaqué plusieurs monoplaces anglais qui se sont très bien défendus... Boelcke et moi avions un Anglais entre nous quand von Richthofen a coupé notre route en poursuivant un avion. Boelcke et moi nous sommes perdus de vue, étant masqués par nos voilures. Boelcke a piqué brusquement sur ma droite. Alors qu'il plongeait, j'ai cabré... Le destin est si cruel dans ses choix : je n'ai perdu qu'un petit morceau du train d'atterrissage, mais un morceau de sa voilure gauche a été arraché...* ». Böhme ne peut que suivre des yeux la chute mortelle de l'as des as allemand. De retour au terrain, le malheureux Böhme, qui se reprochera longtemps de ne pas avoir pu éviter la collision, tente de se suicider.

Le capitaine Oswald Boelcke disparaît à 25 ans crédité de 40 victoires.

Les funérailles ont lieu le 31 octobre dans la cathédrale de Cambrai devant une foule immense dont le *Kronprinz* de Bavière et un envoyé du *Kaiser*.

Conformément à une tradition dorénavant bien établie, un avion britannique largue le 11 novembre une couronne de fleurs au-dessus du terrain de Bertincourt. Lors de son enterrement chez lui à Dessau, des prisonniers de guerre d'un camp voisin adressent une énorme couronne de laurier avec ces quelques mots suivants : « *Hommage à l'admirable et chevaleresque adversaire* ».

Il n'est pas exagéré d'affirmer qu'avec Boelcke disparaît effectivement l'esprit de chevalerie ayant prévalu jusque là dans les airs. La guerre aérienne prend désormais une tournure implacable. Le commandement de la *Jasta 2* échoit à l'*Oberleutnant* Stephan Kirmaier, l'unité étant rebaptisée « *Jagdstaffel Boelcke* »; elle gardera ce nom jusqu'à la fin de la guerre. Le nouveau commandant est abattu un mois plus tard, le *Hauptmann* Wolz lui succède du 29 novembre au 9 juin 1917. Il a le temps de rédiger un memorandum sur les enseignements des combats aériens de la *Jagdstaffel* Boelcke (texte attribué par la suite, à tort et pour cause, à Oswald Boelcke lui-même). En 1918, la *Jasta 2* est absorbée par la *Jagdgeschwader* (JG) III, toujours suivant la logique qui veut une concentration des forces aériennes pour obtenir la supériorité sur le champ de bataille.



Oswald Boelcke devant l'un de ses Fokker *Eindekker*, immatriculé E.37/15. (Bundesarchiv, Coblenz)

La montée en puissance des *Jasta* se concrétise au printemps 1917 par l'écrasante victoire allemande en combat aérien du *Bloody April*.

Le plus étonnant est que Boelcke passe à la postérité pour ses *Diktats*, ses exploits en combat aérien ayant été éclipsés par l'Aigle de Lille : Max Immelmann, et surtout par le Baron Rouge. Est-ce à dire que l'Allemagne impériale a préféré trouver naturellement en un membre de l'aristocratie un héros représentatif de ses valeurs à un moment où le prestige du *Kaiser* commence à vaciller dans la seconde moitié de 1917 ? Sans oublier que le Baron Rouge a été abattu par nos amis britanniques, ce qui est plus valorisant pour les Alliés que la disparition de Boelcke qui ne doit rien à l'ennemi.

Richthofen dira : « *Je ne suis qu'un pilote de chasse, alors que Boelcke était un héros* ».

NOTES

[1] Ces avions étaient indifféremment dénommés *Eindecker* en allemand ou *Eindekker* en néerlandais, langue maternelle d'Anthony Fokker.

[2] Cette étonnante histoire a été confirmée par Boelcke lui-même dans ses correspondances personnelles. Il ne s'agit donc pas d'une belle légende comme on aime en raconter pendant les guerres.

LES VICTOIRES DE BOELCKE

Feldfliegerabteilung 62

1	04/07/15	Valenciennes (59)	Morane parasol
2	19/08/15		Bristol
3	18/09/15		Morane biplan
4	23/09/15	Pt à Mousson (54)	Farman/Voisin (?)
5	16/10/15	St Souplet (59)	Voisin
6	29/10/15	Tahure (51)	
7	05/01/16	Lille (59)	BE.2c
8	12/01/16	Mouscron (B)	RE.7
9	14/01/16	Flers (62)	BE.2c
10	12/03/16	Côte de Talou (55)	Farman
11	13/03/16	Malancourt (55)	Voisin
12	19/03/16	Cuisy-en-Al. (02)	Farman
13	21/03/16	Ornes (55)	Farman

Kampfeinsitzer Kommando

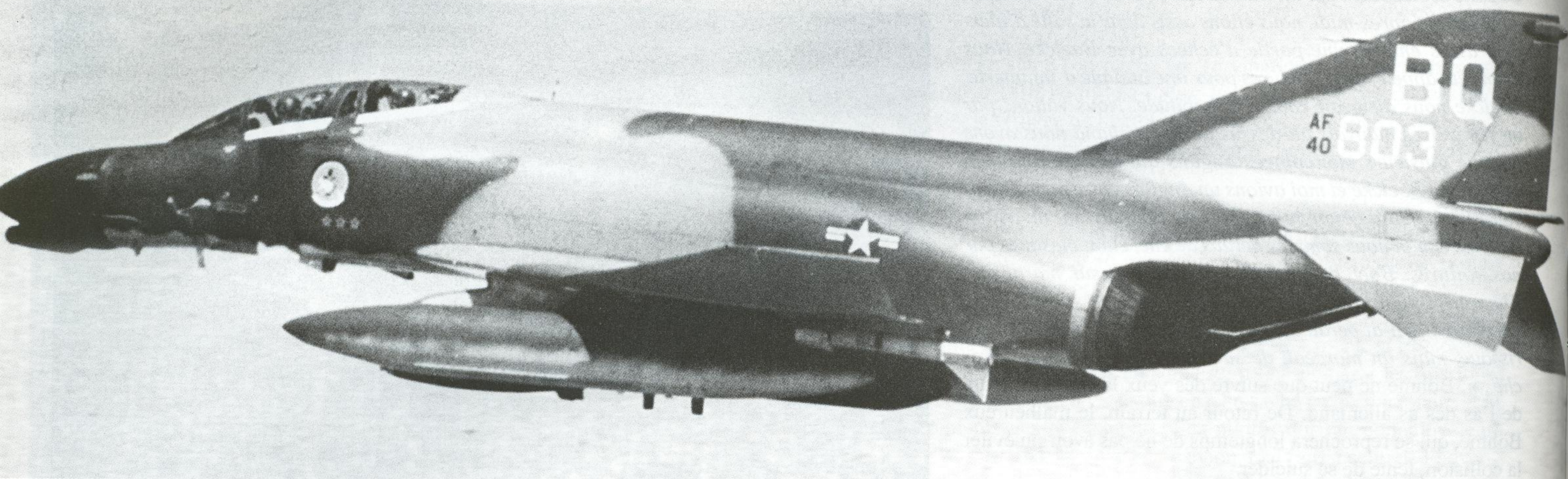
14	29/04/16	Vaux (55)	Caudron
15	09/05/16	Sivry s/- M. (55)	
16	18/05/16	Massiges (51)	Caudron
17	21/05/16	Mort-Homme (55)	Nieuport
18	21/05/16	Forêt de Hesse (55)	Nieuport
19	27/06/16	Douaumont (55)	Nieuport

Jasta 2

20	02/09/16	Bapaume (62)	DH.2
21	08/09/16	Flers (62)	Sopwith 1 1/2
22	09/09/16	Bapaume (62)	DH.2
23	14/09/16	Morval (62)	Sopwith 1 1/2
24	14/09/16	Driencourt (80)	DH.2
25	15/09/16	Hesbécourt (80)	Sopwith 1 1/2
26	15/09/16	Péronne (80)	Sopwith 1 1/2
27	17/09/16	Berthincourt (02)	FE.2b
28	19/09/16	Gréville (62)	Morane monoplan
29	27/09/16	Ervillers (62)	Martynside
30	01/10/16	Eaucourt s/-S. (80)	Scout
31	07/10/16	Morval (62)	Nieuport XII
32	10/10/16	Morval (62)	FE.2b
33	16/10/16	Beaulencourt (62)	FE.2d
34	16/10/16	Beaulencourt (62)	DH.2
35	17/10/16	Bullecourt (62)	FE.2b
36	20/10/16	Aigny (62)	FE.2b
37	22/10/16	Beaulencourt (62)	Sopwith 1 1/2
38	22/10/16	Bapaume (62)	BE.12
39	25/10/16	Puisieux (62)	BE.2c
40	26/10/16	Puisieux (62)	BE.2c

F-4 CONTRE MIG

Phantom et phantasmes



Un F-4C du 366th Tactical Fighter Wing en vol, au printemps 1967. L'appareil porte trois marques de victoire sous l'insigne des Gunfighters. Cet appareil fut notamment la monture du tandem Lieutenant-Colonel Robert F. Titus et Lieutenant Milan Zimer, vainqueur d'un MiG-21 le 20 mai 1967. (Photo NASM)

Le texte que nous publions est extrait d'une étude réalisée par un institut russe, le TsAGI (Institut central d'aérohydrodynamique), et publiée dans Aviatsiya i Kosmonavtika en juillet 1995. Si une certaine propagande transparaît parfois, il n'en reste pas moins qu'il s'agit de la première fois que l'on peut entendre un autre son de cloche que celui qui nous est toujours venu des États-Unis.

Car, ne nous y trompons pas, les Américains n'ont jamais été des enfants de chœur et ils ont manié propagande et désinformation avec une dextérité au moins égale à celle des Soviétiques, quoique, peut-être, sur une moindre échelle. Ils ont toujours fait passer le F-4 pour le meilleur chasseur-bombardier du monde. Mais qu'en était-il réellement ? Incontestablement, il n'était pas le chasseur de supériorité aérienne qu'auraient espéré les Américains.

Pourtant, objectera-t-on, les Israéliens ne sont pas idiots et ne pouvaient pas ne pas être informés des insuffisances du F-4. Alors, si le F-4 était aussi mauvais que semble l'indiquer ce rapport, pourquoi l'ont-ils préféré au F-5 comme intercepteur ? La seconde partie de cette étude, que nous ne publierons pas, montre qu'en choisissant le F-4, un appareil qui équipait les porte-avions américains en Méditerranée, les Israéliens s'offraient en même temps un magasin de pièces de rechanges inépuisable, sans compter la possibilité de récupérer des avions entiers auxquels il suffisait de changer les cocardes...

Pour tenter d'équilibrer les deux points de vue, nous avons jugé indispensable d'inclure quelques commentaires à propos de certains passages discutables. Ces commentaires ont été rédigés pour la plupart par Guy Alcala et Ed Rasimus (ancien pilote de F-4 et F-105 au Viêt Nam) et publiés dans Air Power n° 51 de mai-juin 1997.

Enfin, last but not least, nous tenons à remercier Sébastien Benoît pour nous avoir autorisés à publier sa traduction du texte original.

Entre cette étude aux accents de nostalgie pro-soviétique et le conte de fée aux relents « Walt-Disneyens » de « ... And Kill Migs » publié par Squadron-Signal, la vérité doit se trouver, comme toujours, quelque part au milieu.

Au début de la guerre du Viêt Nam, les forces aériennes nord-vietnamiennes consistaient en 25 chasseurs J-5 (MiG-17F construits sous licence en Chine), ainsi qu'en quelques MiG-15bis et Il-28. Bien évidemment, une force aussi faible ne pouvait s'opposer aux nombreux avions américains qui sillonnaient le ciel du Viêt Nam en toute impunité. Avec l'aide d'experts militaires soviétiques et chinois, les Vietnamiens n'allaient pas tarder à mettre au point des tactiques leur permettant d'optimiser l'emploi de leur quelques chasseurs. En plusieurs occasions, ils furent ainsi à même d'infliger de sévères pertes à un ennemi plus nombreux.

PREMIÈRES RENCONTRES

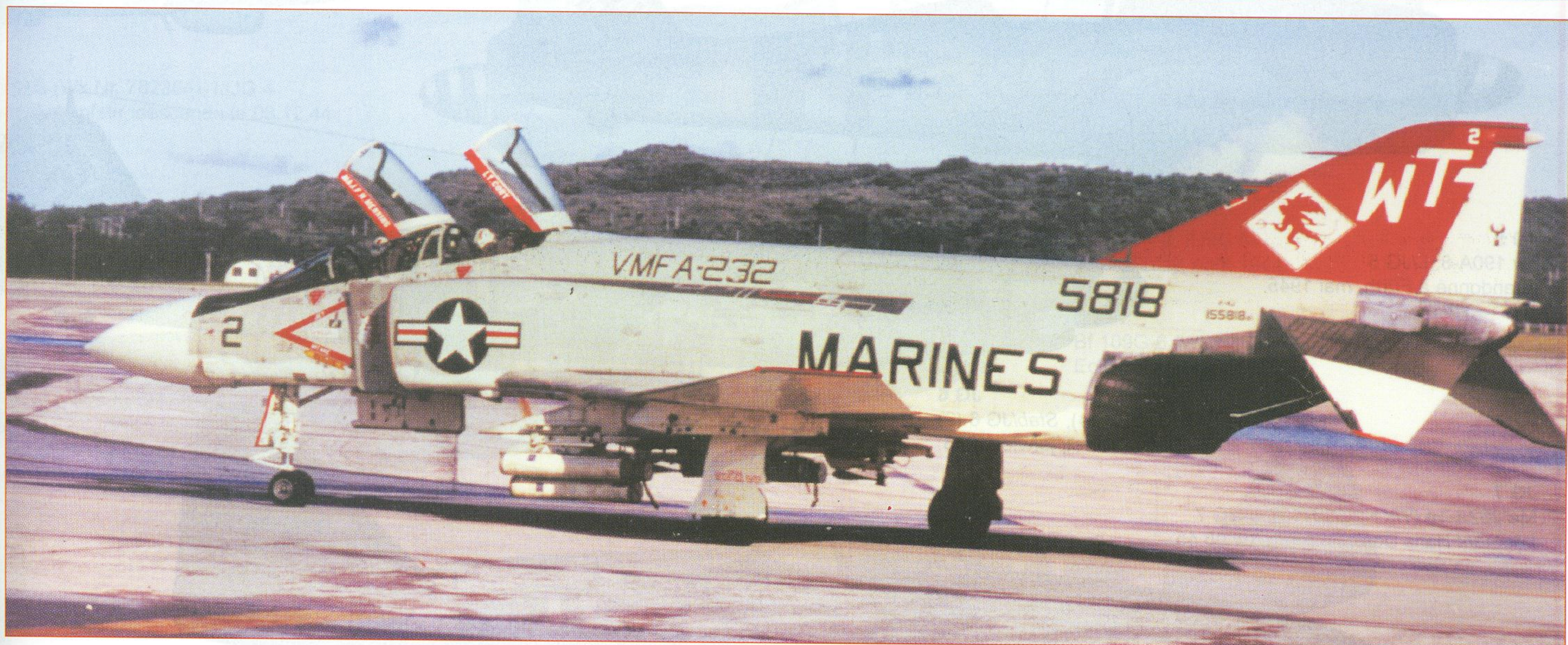
Des petits groupes de MiG patrouillaient à basse altitude, hors de portée des radars ennemis (les Américains utilisaient des radars de veille aéroportés - AEW, et des centres de contrôle à bord de navires). Ils sautaient alors sur les formations ennemies, en arrivant sur leurs arrières et attaquaient les chasseurs-bombardiers au canon. La première rencontre entre Phantom et MiG-17 eut lieu le 2

avril 1965, mais elle ne donna aucun résultat.

Le premier vrai combat se déroula le 9 avril et s'acheva sur un triste constat pour les Phantom. Voici la version qu'en donnèrent les Américains :

« A 8h40, un F-4B du porte-avions Ranger fut attaqué au-dessus de la mer par quatre MiG-17 nord-vietnamiens. L'un d'eux fut abattu par un missile Sparrow, mais un autre MiG parvint à se glisser derrière le F-4 et le détruisit instantanément au canon. L'équipage (pilote T. Murphy, opérateur-radar R. Fegan) fut tué ».

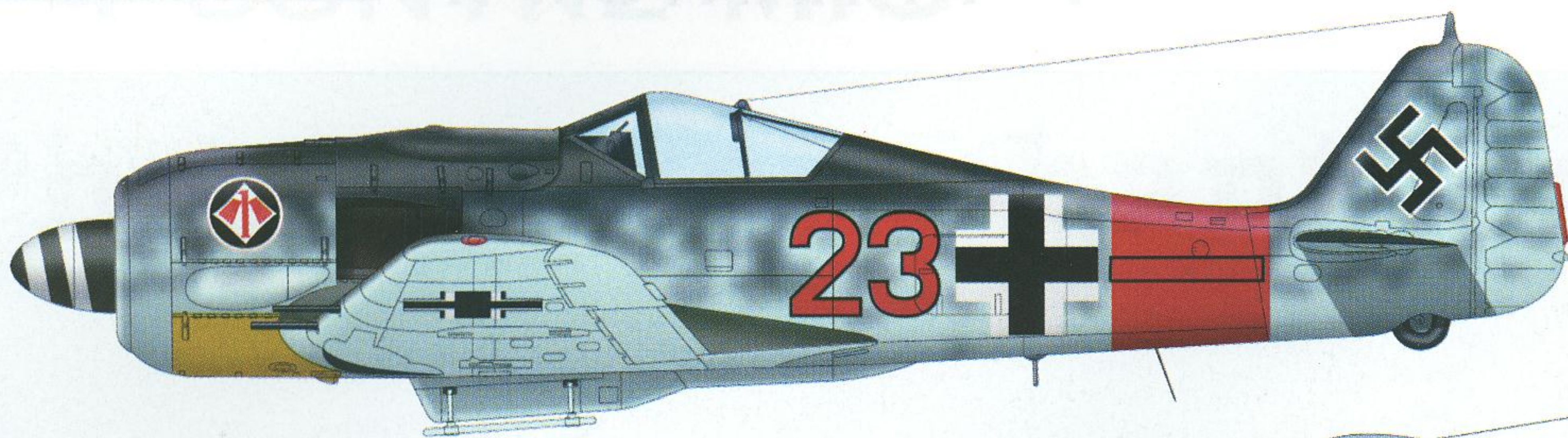
Mais il existe une version chinoise de cet événement qui semble plus probable. Selon cette version, une patrouille de couverture a priori (CAP, combat air patrol) n'était pas en train de survoler les eaux territoriales du Viêt Nam, comme le prétendirent les Américains, mais avait pénétré dans l'espace aérien de la République Populaire de Chine (près de Hainan, sur le golfe du Tonkin). Il se peut qu'il se soit agi d'une provocation délibérée dans le but de « donner une leçon aux Chinois » et de les faire réfléchir à propos de l'aide militaire qu'ils apportaient au Nord Viêt Nam (NVN). La



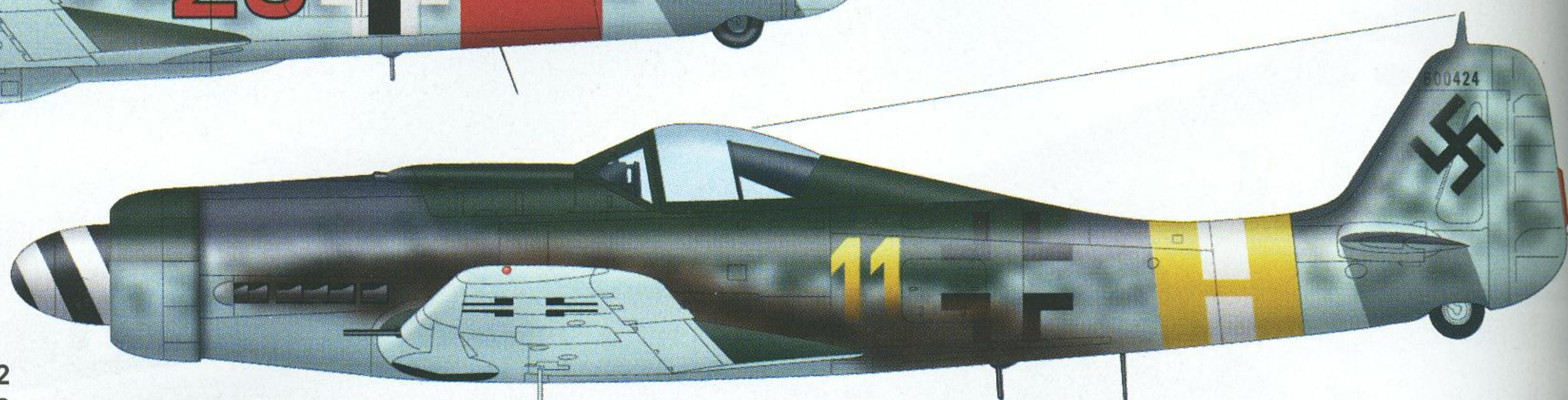
Ci-dessus :
deux F-4J de l'US Marines Corps photographiés après la guerre du Viêt Nam, sur une base d'Europe occidentale. Les escadrilles VMFA-122 et VMFA-232 ont réalisé chacune un tour d'opérations sur ce type d'appareil. Les décorations ont été modifiées après leur retour.
(Photos Aeroslides - voir p. 61).

Ci-dessous :
deux MiG-21 aux couleurs nord-vietnamiennes. À gauche, probablement un F-7 d'origine chinoise (MiG-21F-13 Fishbed C) et à droite un MiG-21PFV (Fishbed D), une version mieux adaptée au climat local.
(Photos x - D.R.)

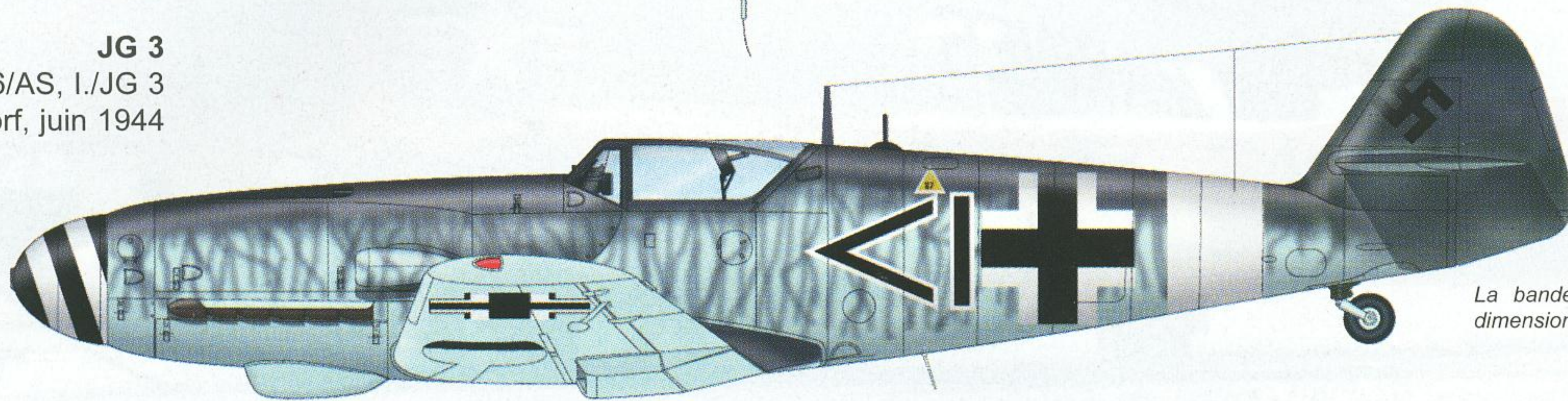




JG 1
Fw 190A-7, Major Heinz Bär, Kommandeur II./JG 1
Störmede, printemps 1944.

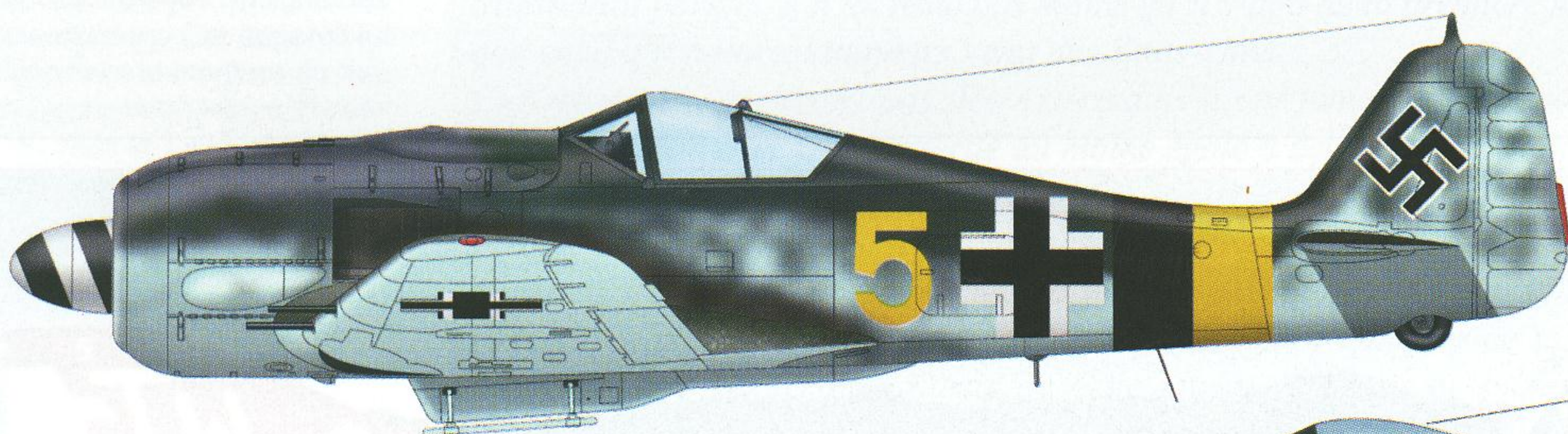


JG 2
Fw 190D-9, II./JG 2
Retrouvé près de Francfort, mai 1945.

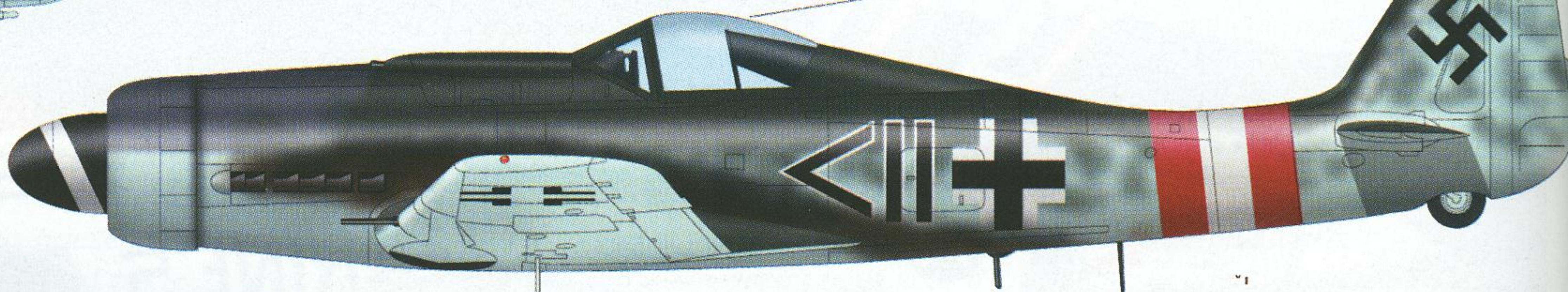


JG 3
Bf 109G-6/AS, I./JG 3
Wunstorf, juin 1944

La bande de fuselage n'est pas aux dimensions régimentaires.

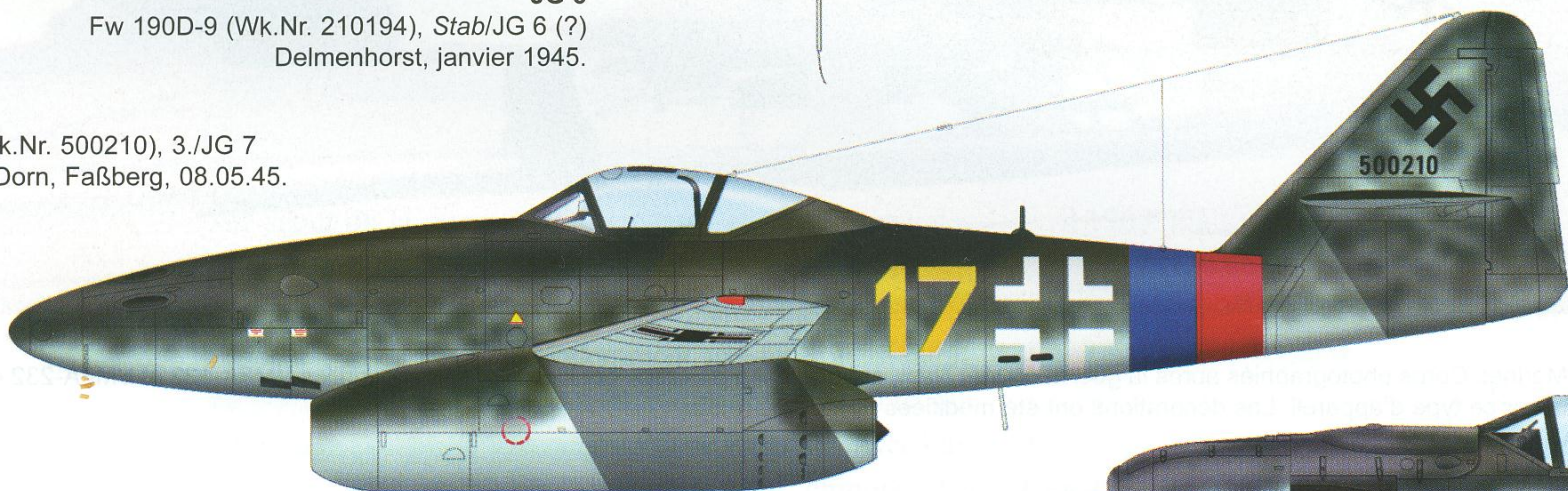


JG 5
Fw 190A-8, I./JG 5
Abandonné à Fürth, mai 1945.

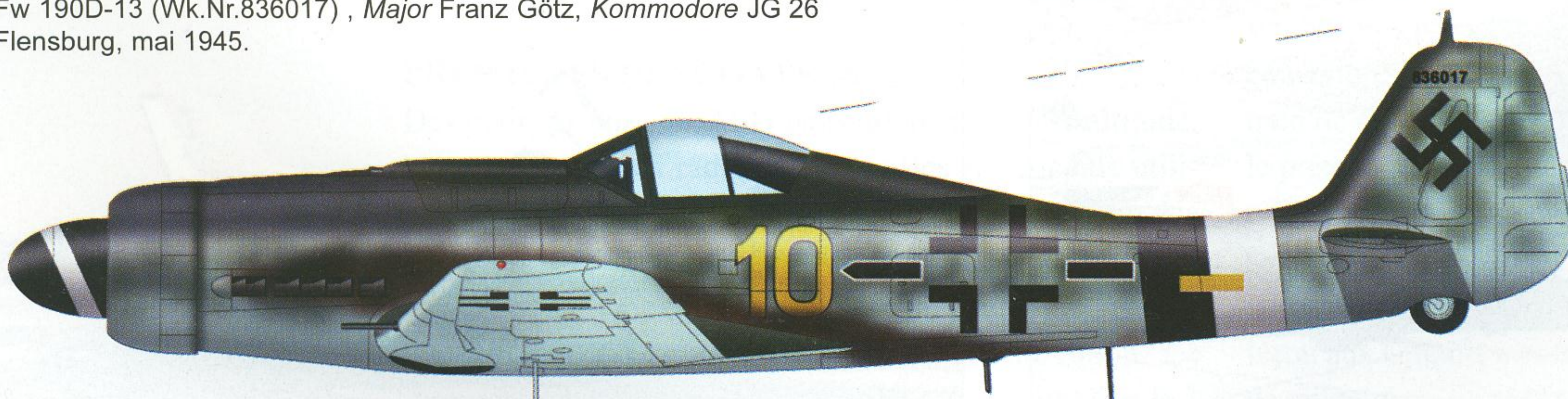


JG 6
Fw 190D-9 (Wk.Nr. 210194), Stab/JG 6 (?)
Delmenhorst, janvier 1945.

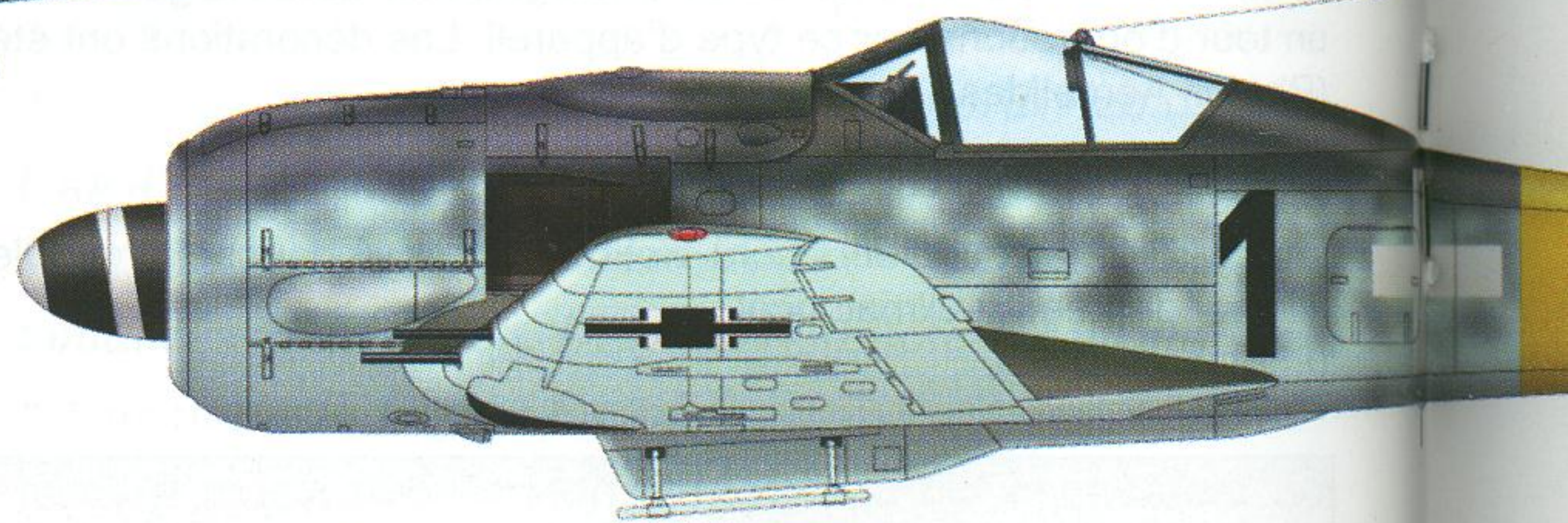
JG 7
Me 262A-1a (Wk.Nr. 500210), 3./JG 7
Leutnant Hans Dorn, Faßberg, 08.05.45.



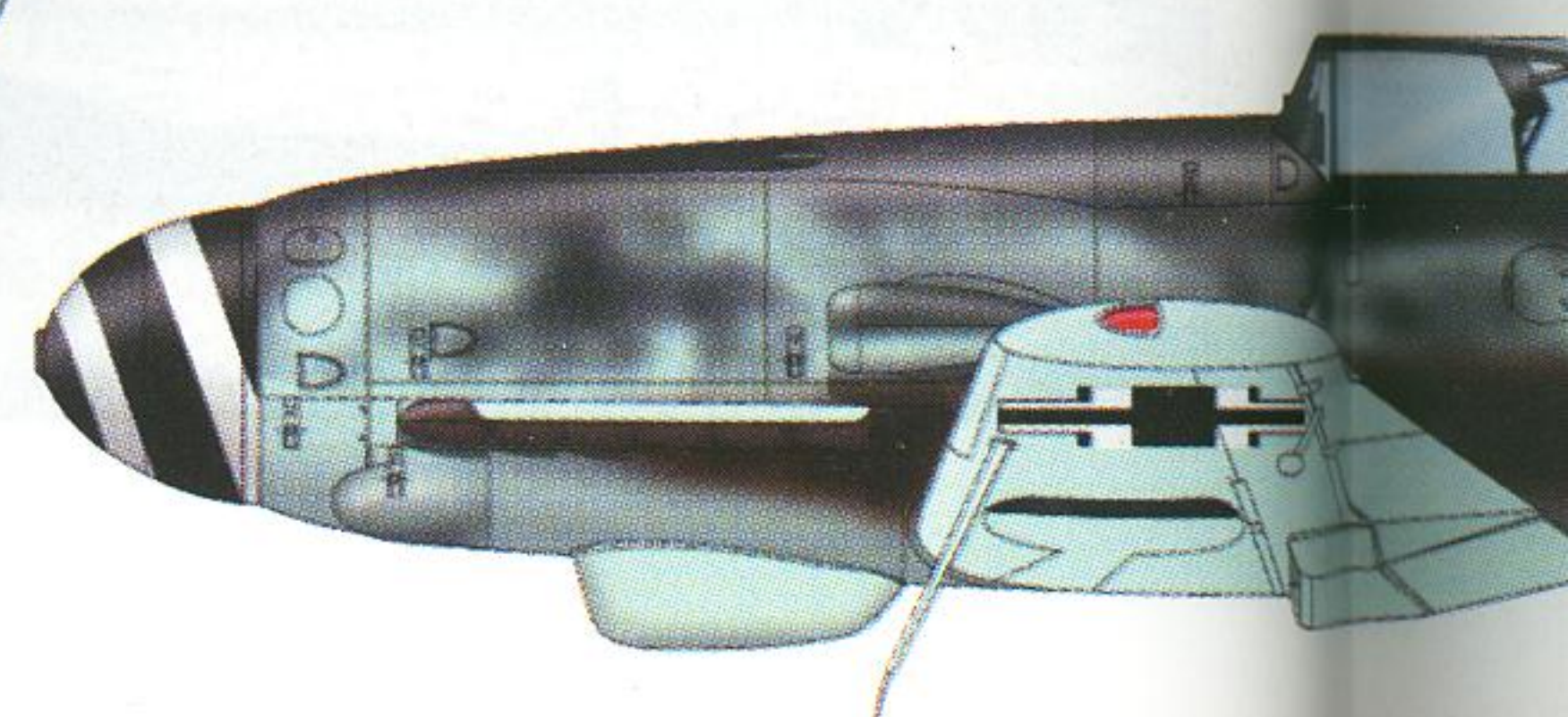
JG 26
Fw 190D-13 (Wk.Nr.836017), Major Franz Götz, Kommodore JG 26
Flensburg, mai 1945.



JG 27
Bf 109K-4, 3./JG 27
Salzburg, mai 1945.



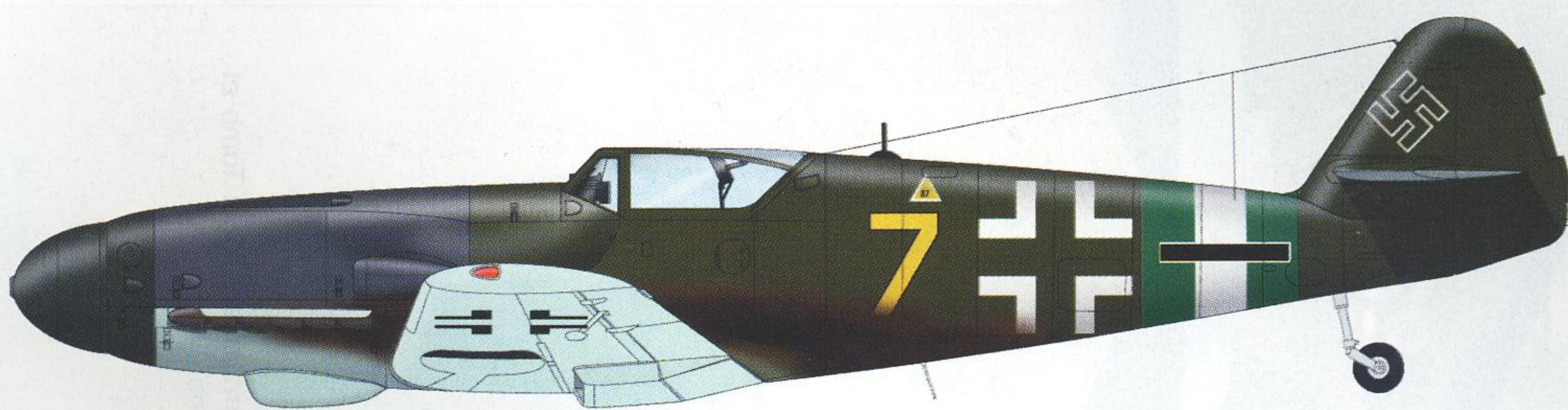
JG 11
Fw 190A-8, Oberleutnant Josef Ziemann
Rotenburg, printemps 1944.



Reichsverteidigung

JG 51

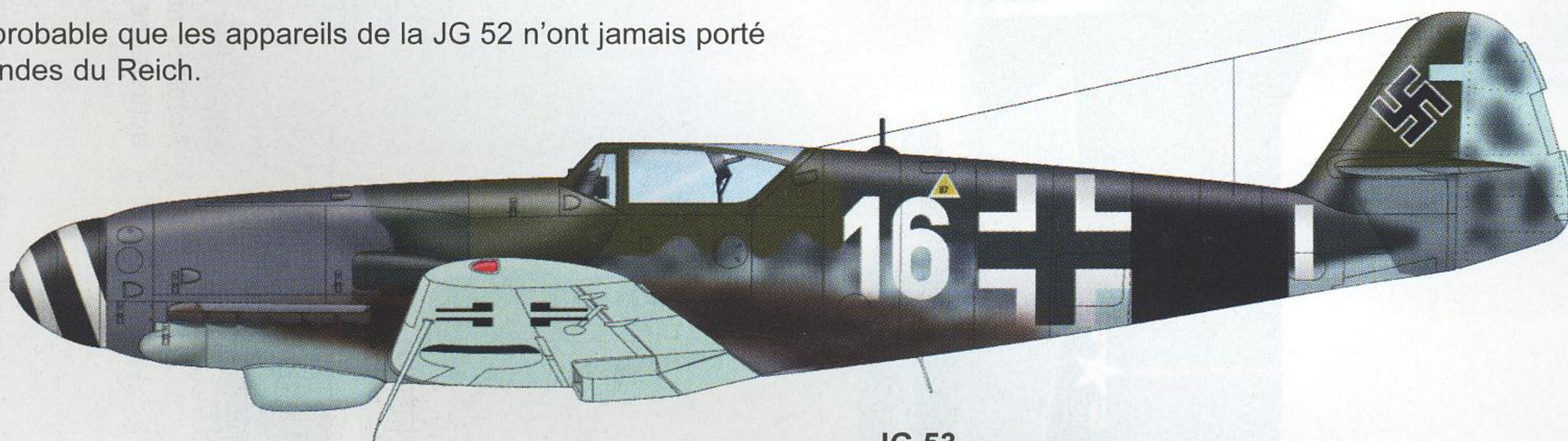
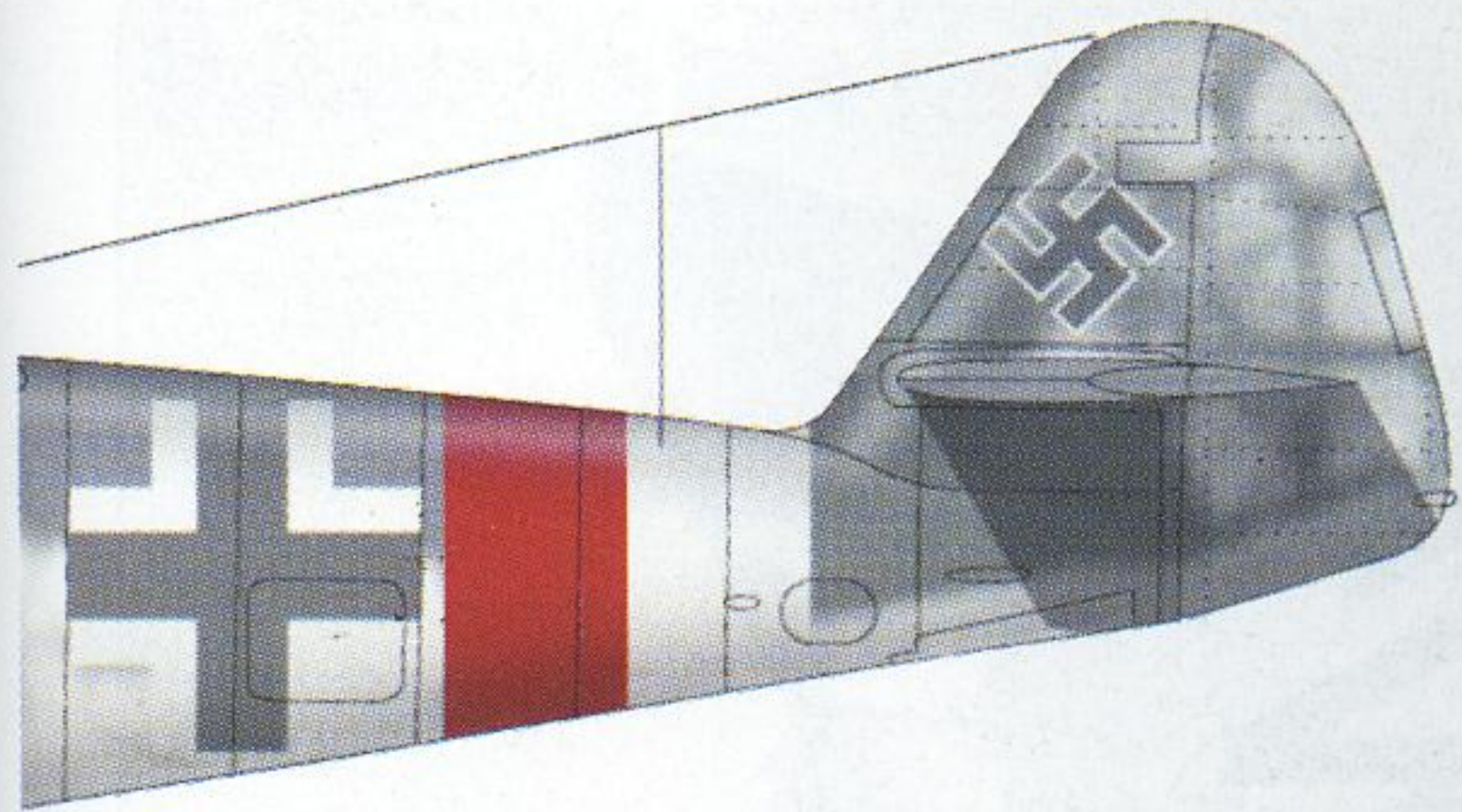
Bf 109G-10/R6, II./JG 51
Fels-am-Wagram, avril 1945.



En ce qui concerne la JG 51, il n'existe aucune certitude qu'elle ait effectivement appliqué les bandes du Reich. L'appareil représenté ci-dessus a été dessiné à partir d'une photo en noir et blanc et les bandes vertes pourraient être d'une autre couleur (jaunes ou bleues).

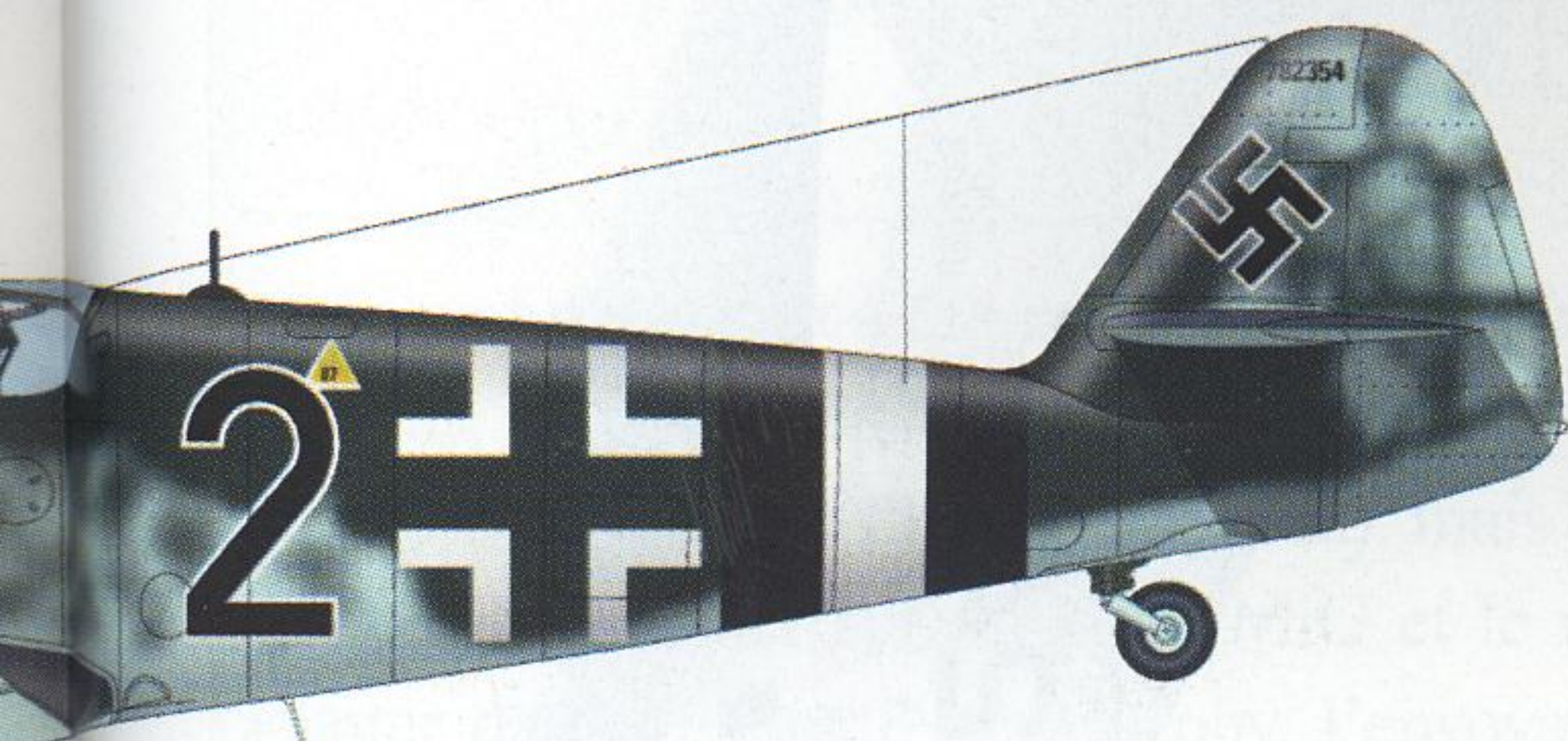
JG 52

Il est probable que les appareils de la JG 52 n'ont jamais porté les bandes du Reich.

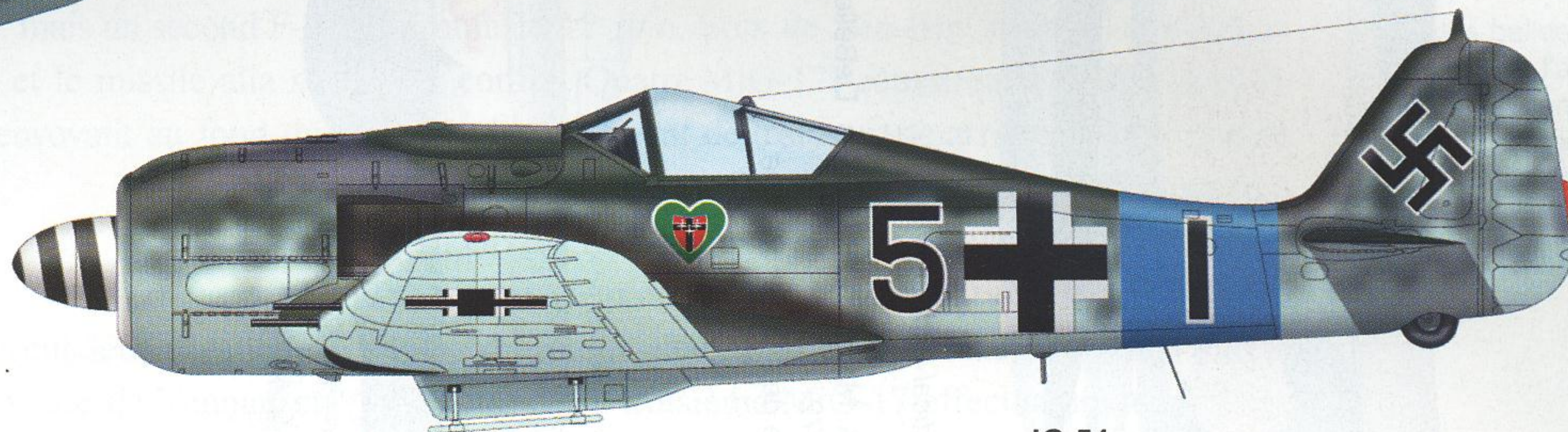


JG 53

Bf 109K-4, 9./JG 53
Lechfeld, mai 1945.

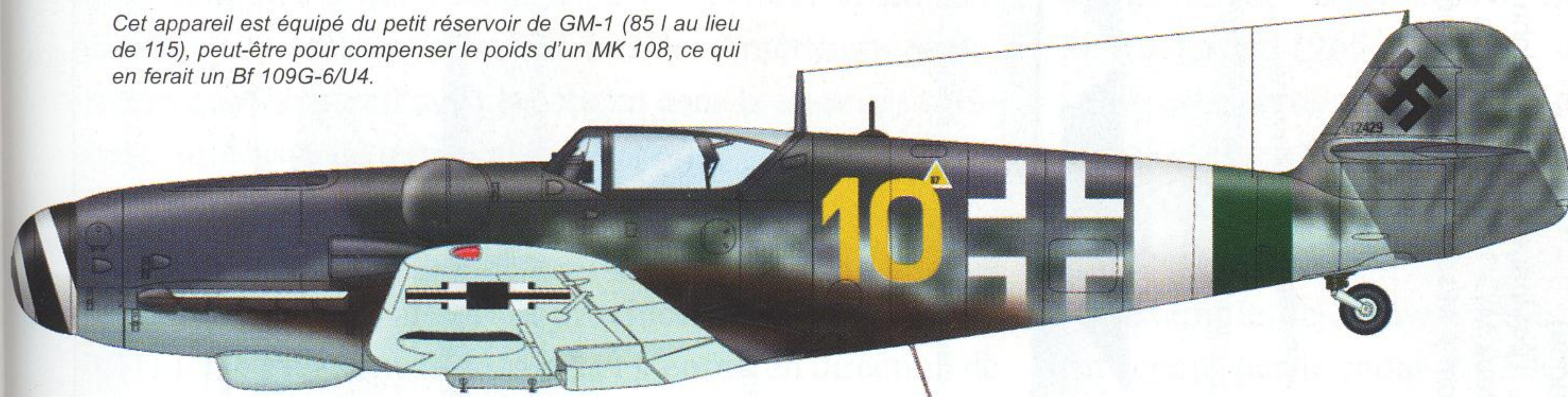


JG 4
Bf 109G-14/AS (Wk.Nr. 782354), I./JG 4
Oberleutnant Schenfele, descendu le 03.12.44
près de Kleinhau.



JG 54

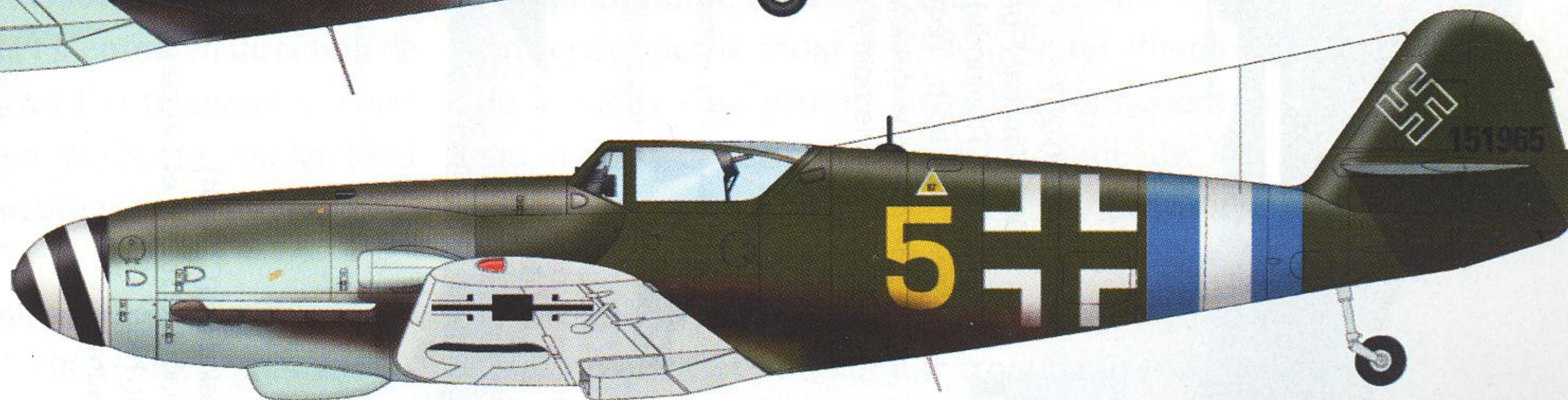
Fw 190A-8, 8./JG 54
Villacoublay, août 1944.



Cet appareil est équipé du petit réservoir de GM-1 (85 l au lieu de 115), peut-être pour compenser le poids d'un MK 108, ce qui en ferait un Bf 109G-6/U4.

JG 77

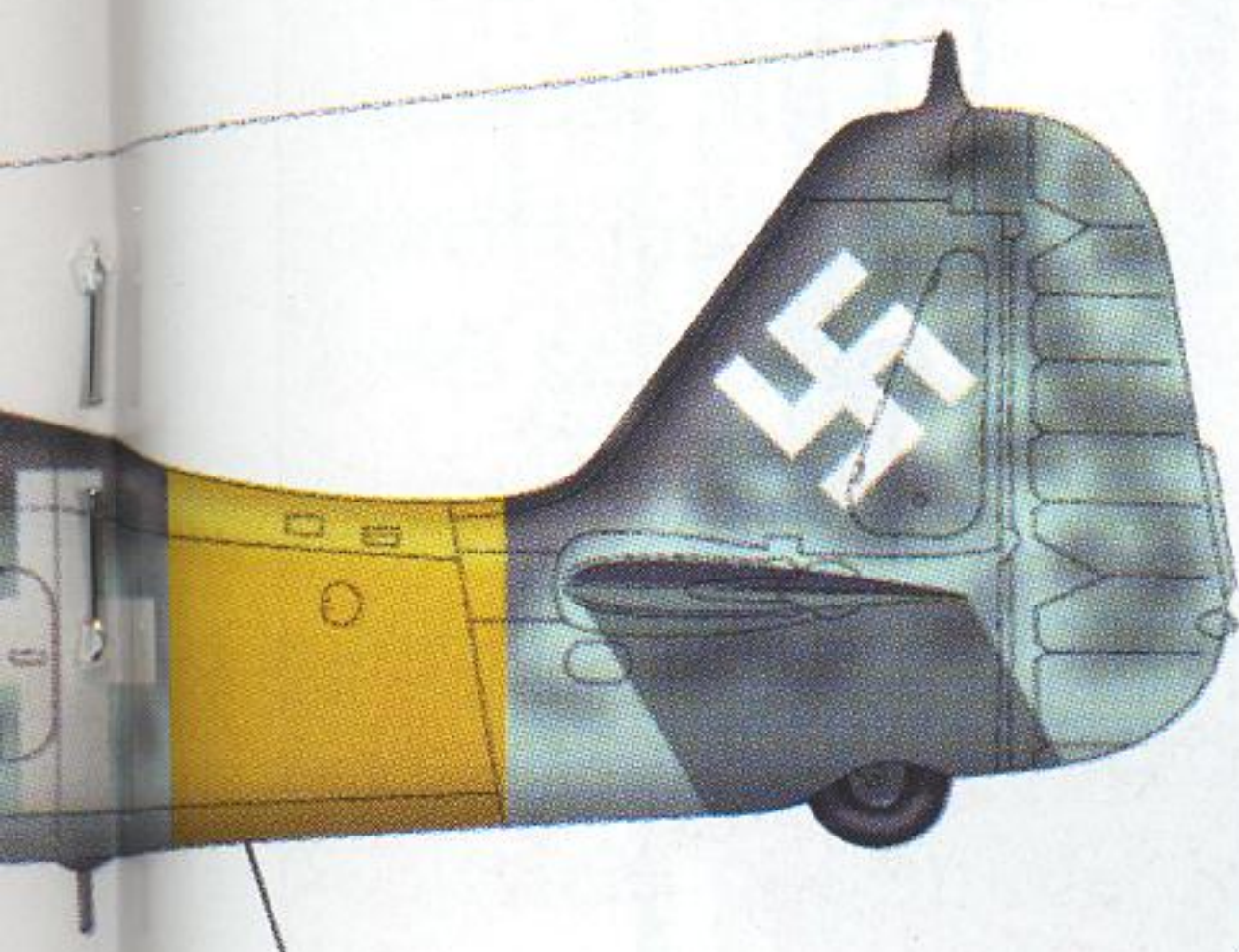
Bf 109G-6 (Wk.Nr.512429), I./JG 77
Eckersdorf, mars 1945.



JG 300

Bf 109G-10/R6 (Wk.Nr.151965), I./JG 300
Prague-Kbely, mai 1945

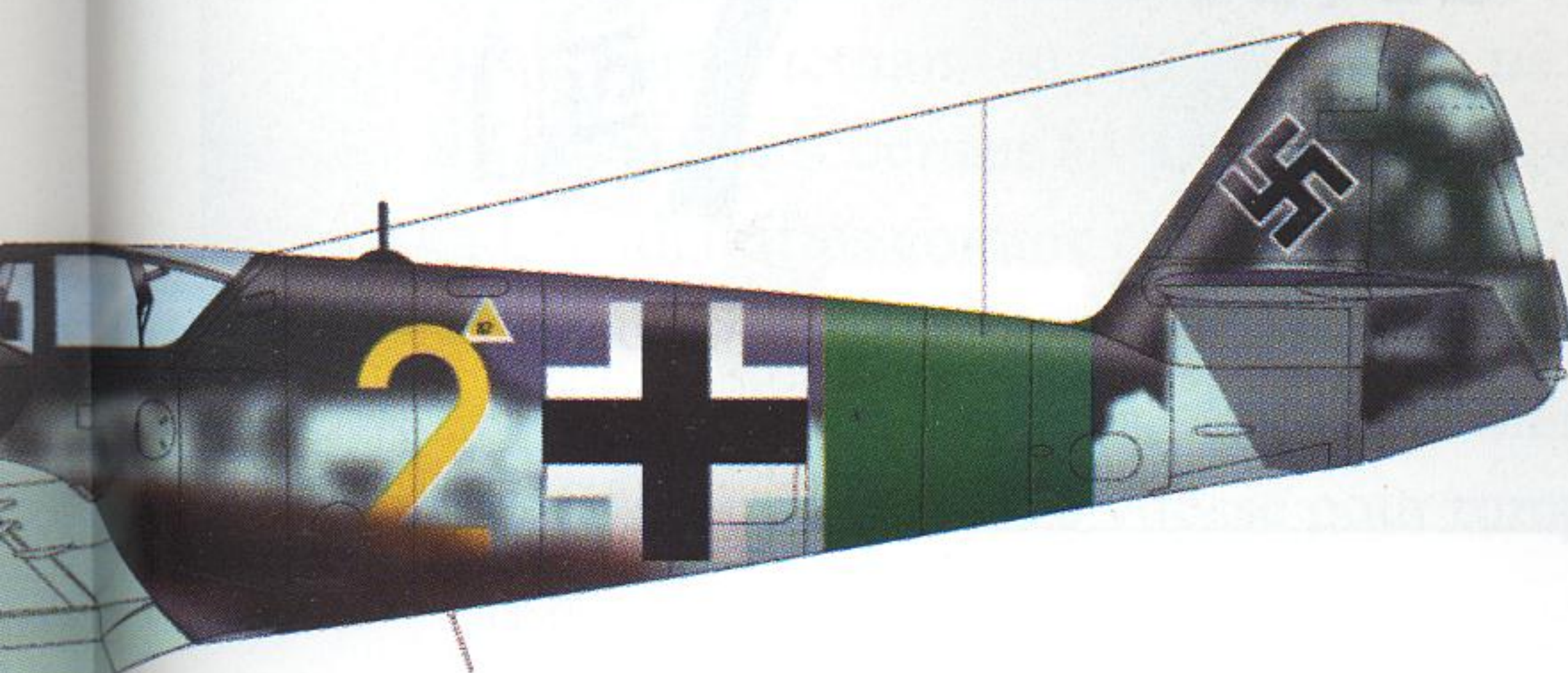
Le Rüstsatz 6 (R6) est constitué dans ce cas par le système PKS 12 de PSV et non par les MG 151 sous les ailes.



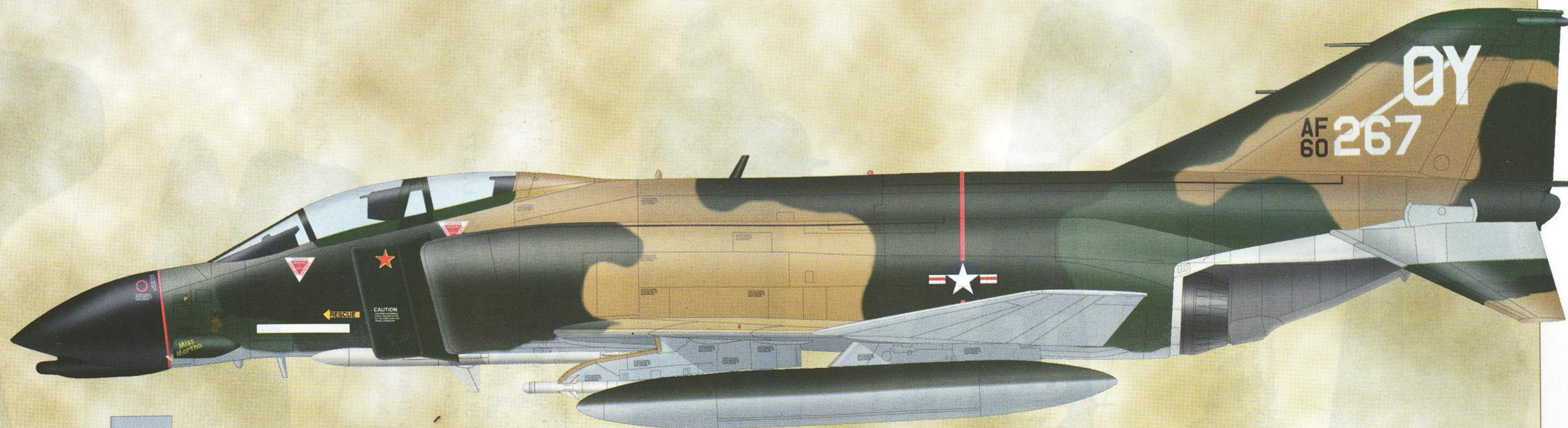
JG 301

Ta 152H-0, Oberfeldwebel Josef Keil, Stab III./JG 301
Altano, mars 1945.

verrmann, Kapitän I./JG 11



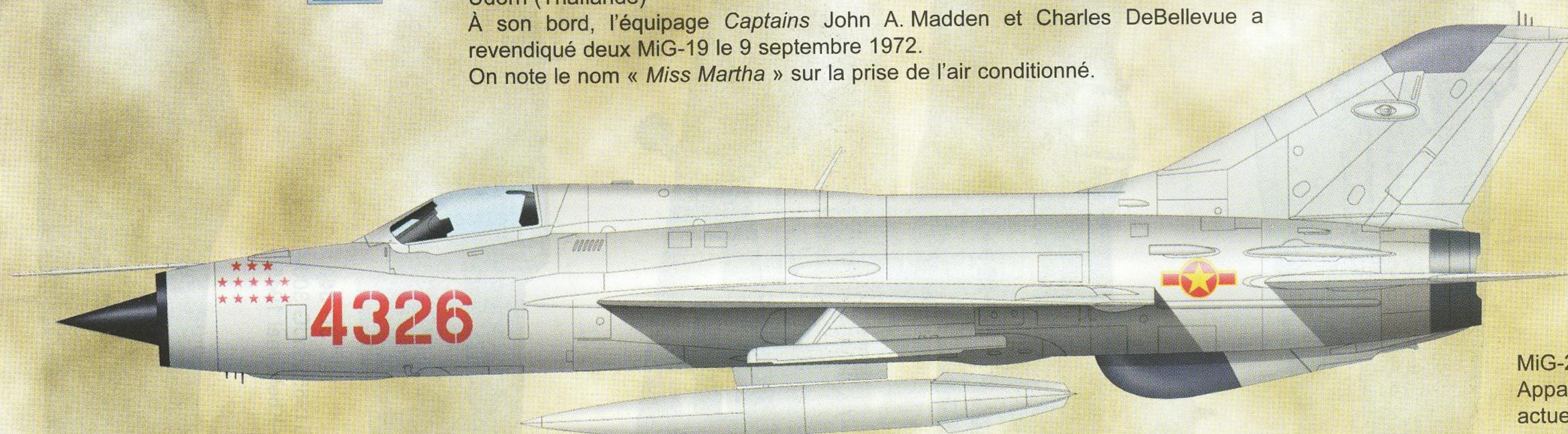
Remerciements à Jean-Claude Mermet pour sa collaboration à la préparation de ces planches.



F-4D 60-267

555th Tactical Fighter Squadron, 432nd Tactical Fighter Wing
Udon (Thaïlande)

À son bord, l'équipage *Captains* John A. Madden et Charles DeBellevue a revendiqué deux MiG-19 le 9 septembre 1972.
On note le nom « Miss Martha » sur la prise de l'air conditionné.



MiG-21PFV

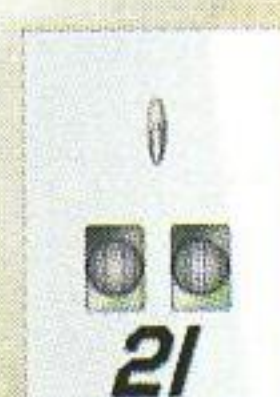
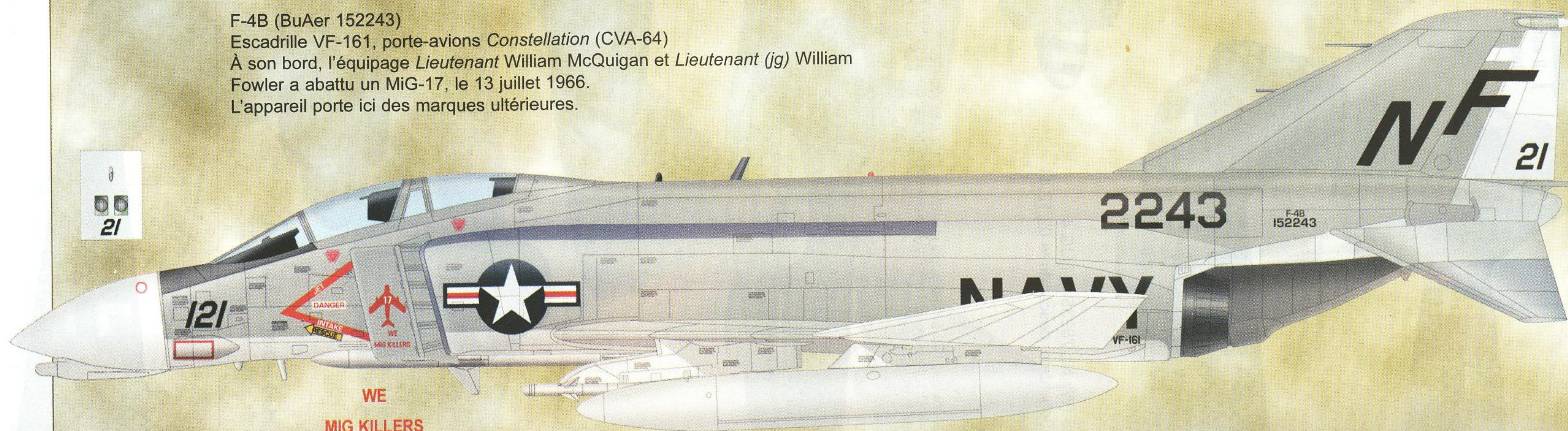
Appareil attribué au fantomatique colonel Tomb et actuellement exposé à Hanoï.

F-4B (BuAer 152243)

Escadrille VF-161, porte-avions *Constellation* (CVA-64)

À son bord, l'équipage *Lieutenant* William McQuigan et *Lieutenant (jg)* William Fowler a abattu un MiG-17, le 13 juillet 1966.

L'appareil porte ici des marques ultérieures.



WE
MIG KILLERS



leçon ne fut pas tout à fait celle prévue. Au début de l'engagement, Murphy endommagea un MiG à l'aide d'un Sparrow (le MiG ne fut pas descendu), mais un second F-4 tira un Sidewinder sur un autre MiG et le missile alla se planter dans l'appareil de Murphy, l'envoyant au fond du golfe du Tonkin (1).

REVANCHE AMÉRICAINE

Le 12 mai 1965, les Américains prirent leur revanche. Douze F-4B pénétrèrent dans la province de Yunnan et abattirent un J-5 qui effectuait un vol d'entraînement. En réponse aux protestations chinoises, les Américains déclarèrent que l'appareil avait été abattu dans la zone des combats, au-dessus de territoire du NVN (2).

Le 4 juin, les Phantom rencontrèrent à nouveau des appareils ennemis au NVN. Une patrouille de MiG 17 attaqua trois F-4B au-dessus de la province de Huan-Bin (? - NDT). Un Phantom se dégagea et s'enfuit en direction de l'est, PC allumée. Les deux autres F-4 tentèrent d'éviter un combat tournoyant sur un petit périmètre, où les MiG étaient supérieurs, mais les Vietnamiens ne leur laissèrent pas le choix.

Après un virage à 180°, le leader vietnamien ouvrit le feu à une distance de 1 000 à 1 200 mètres, puis se rapprocha jusqu'à 700 m pour tirer une seconde rafale. Le F-4B se lança dans de violentes manœuvres évasives. Le second chasseur US, dans une tentative désespérée pour sauver son chef, essaya d'attaquer le MiG de derrière à une distance de 400/500 mètres. Ce fut un échec, car la distance minimale de lancement d'un AIM-9B Sidewinder était bien plus grande. L'ailier nord-vietnamien déclencha un tir de barrage et força le second F-4 à rompre par un virage serré. Il fut suivi par son leader, dont l'avion avait été fortement endommagé (selon l'état-major nord-vietnamien, ce Phantom ne revint jamais à sa base et s'écrasa au Laos). Un groupe de chasseurs US, identifiés comme étant des F-101 (3), vint à la rescousse des deux Phantom. Ce groupe fut engagé par les MiG, mais sans succès, car les Américains mirent à profit leur plus grande vitesse pour rompre.

DES RENCONTRES PLUS FRÉQUENTES

Le combat suivant auquel participèrent des Phantom se déroula le 17 juin, près de Nin-Bin. Il fut plus court et plus confus. Quatre MiG-17F réussirent à abattre deux F-4B en les attaquant de trois-quarts arrière à une distance de 700 à 600 mètres. Les Américains ne cherchèrent ni à manœuvrer ni à rompre (4). Il n'y eut aucune perte du côté nord-vietnamien, mais la formation avait éclaté. Au cours du retour, deux pilotes en panne d'essence durent s'éjecter et un troisième MiG-17 effectua un atterrissage d'urgence sur l'aérodrome de Haiphong.

Le 10 juillet 1965, les F-4C de l'USAF remportèrent leurs premières victoires en abattant deux MiG sans perte de leur côté. À partir de cette date, les rencontres entre MiG et Phantom dans le ciel du NVN devinrent un spectacle habituel.

Par exemple, le 20 avril 1966, un groupe d'avions US fut repéré par le radar P-35. Quelques Phantom armés de bombes s'en prirent au radar. Ils étaient protégés par deux F-4 en CAP à une altitude de 3 à 4 000 mètres. La patrouille d'alerte nord-vietnamienne était déjà en l'air et fut repérée par l'ennemi. Le leader de la première section nord-vietnamienne piqua depuis 6 000 mètres et attaqua par trois-quarts arrière un F-4B qui était sur le point de lancer ses bombes. À 500 mètres, le MiG-17 ouvrit le feu; le Phantom tenta de s'échapper par un virage en piqué. Mais le MiG n'avait pas décroché et tira une seconde fois à 400 mètres de distance. De la fumée s'échappa du Phantom, mais il volait toujours. Une troisième rafale plus longue, à 200 mètres, lui donna le coup de grâce. L'équipage américain ne s'éjecta pas (5).

La deuxième section des MiG entama un piqué depuis 3 000 mètres. À ce moment, l'un des chasseurs US effectuait sa ressource après avoir lancé ses bombes, tandis qu'un autre s'approchait de la cible. Le leader nord-vietnamien s'en prit au premier et ouvrit le feu de manière prématurée à une distance de 1 200 mètres. Le pilote américain, ayant aperçu les MiG derrière lui, alluma sa post-combustion et s'enfuit.

Le MiG-21PFV du célèbre colonel Tomb, un as qui n'a jamais existé !

Mais, les belles légendes ont la peau dure et l'appareil sur lequel il est censé avoir été abattu (!) est exposé au musée de Hanoi, en compagnie de « son » MiG-17. (Photo R. Guinard)

DES TACTIQUES INADAPTÉES

Pendant la phase initiale de la guerre du Viêt Nam, alors que le MiG-21 n'avait pas fait son apparition et que les missiles sol-air (SAM) n'étaient pas encore répandus, l'aviation américaine se comporta d'une manière discutable. Elle sous-estima fortement la capacité défensive de la petite flotte de MiG-17 (rejointe en 1966 par le J-5A, un MiG-17PF équipé d'un collimateur guidé par radar). Les F-4 d'escorte étaient souvent eux-mêmes chargés de bombes, ce qui entraîna parfois de lourdes pertes, comme au-dessus du terrain de Kep, le 20 septembre 1965.

Les Nord-Vietnamiens essayaient de maintenir leurs MiG à basse altitude où la petite silhouette de leurs avions, surtout quand ils étaient camouflés, les rendaient difficiles à repérer et totalement invisibles aux radars aéroportés américains qui, alors, étaient inefficaces vers le bas. Les MiG attaquaient les chasseurs-bombardiers par surprise, les forçant à se débarrasser de leurs charges et, s'approchant à faible distance, ils les attaquaient au canon. Les chasseurs d'escorte, volant à haute altitude, n'avaient simplement pas le temps d'intervenir.

Les Américains durent changer de tactique et chercher refuge à basse altitude. En volant à la même altitude ou plus bas, les Phantom pouvaient repérer les MiG au radar ou visuellement. Mettant à profit leur vitesse,

les F-4 pouvaient s'approcher, détruire les hostiles au missile et dégager rapidement. Si le combat se transformait en « duel au couteau », les MiG reprenaient l'avantage en pouvant s'approcher à moins de 1 000 mètres, une distance à laquelle les Phantom, uniquement armés de missiles, se retrouvaient sans défense.

Néanmoins, les Américains affinèrent rapidement leurs tactiques. Quelques Phantom engageaient un combat tournant au cours duquel l'un d'entre eux attirait les MiG à l'extérieur, tandis qu'un autre F-4 tirait un missile Sparrow au cours d'une chandelle. Après avoir perdu six des leurs de cette façon, les Vietnamiens revinrent à leur tactique de départ, consistant en une passe unique au canon par derrière, suivie par un dégagement rapide.

Fin 1966, suivant les conseils des experts militaires soviétiques, les Nord-Vietnamiens avancèrent leurs lignes de défense aérienne plus près des frontières, que les avions US survolaient en formations serrées qui limitaient leurs possibilités de manœuvres. Ils introduisirent aussi une autre nouveauté, « l'embuscade terrestre ». Des MiG-17 décollaient d'un terrain avancé, attaquaient les formations ennemies et utilisaient les accidents du terrain pour se faufiler jusqu'à leur base sans être repérés.

F-4 CONTRE MiG-21

Au cours des quatre premiers mois de 1966, onze appareils américains de divers types furent abattus. À partir de février 1966, le principal adversaire devint le MiG-21F-13 et le MiG-21PF-V (une version tropicalisée), armés, comme les appareils US, de missiles (R-3S à infrarouge ou lance-roquettes S-5) (6).

Néanmoins, le haut commandement américain conservait

une foi intacte en son F-4, considérant qu'un armement puissant, un radar sophistiqué, une vitesse et une accélération élevées, combinés avec de nouvelles tactiques, garantissaient la supériorité du Phantom contre n'importe quel chasseur ennemi. Mais, face au MiG-21, beaucoup plus léger, le F-4 fit figure de perdant : 47 avions US furent descendus en combat aérien entre mai et décembre 1966, contre seulement 12 chasseurs nord-vietnamiens (7).

Le F-4 possédait une charge alaire plus élevée et un rayon de virage plus long à moyenne altitude. Les experts soviétiques estimaient que le F-4 était plus maniable que le MiG-21 dans le plan horizontal (8), mais les Américains eux-mêmes considéraient que le MiG-21 était en général plus performant que le F-4.

Le chasseur US possédait une limitation du facteur g plus basse (6 contre 8 au MiG), un angle d'attaque autorisé et une pilotabilité inférieurs, sans parler d'un rapport poussée-masse défavorable (0,74 au décollage pour le F-4B contre 0,79 pour le MiG-21PF). En revanche, le Phantom accélérail beaucoup mieux (de

600 à 1 100 km/h en 20 secondes pour le F-4E, contre 27 secondes pour le MiG-21PF), grimpait plus vite et offrait une meilleure visibilité à son équipage depuis le poste de pilotage. La présence d'un second membre

d'équipage permettait également de contrôler de manière permanente l'évolution de la situation tactique et de prévenir d'une menace sur les arrières (9).

Le premier combat entre MiG-21 et F-4 se déroula le 23 avril 1966 et s'acheva sans résultat. Le 26 avril, les F-4 abattaient leur premier MiG-21, ouvrant une longue liste qui allait s'étendre sur presque tous les continents pendant plus de vingt ans.

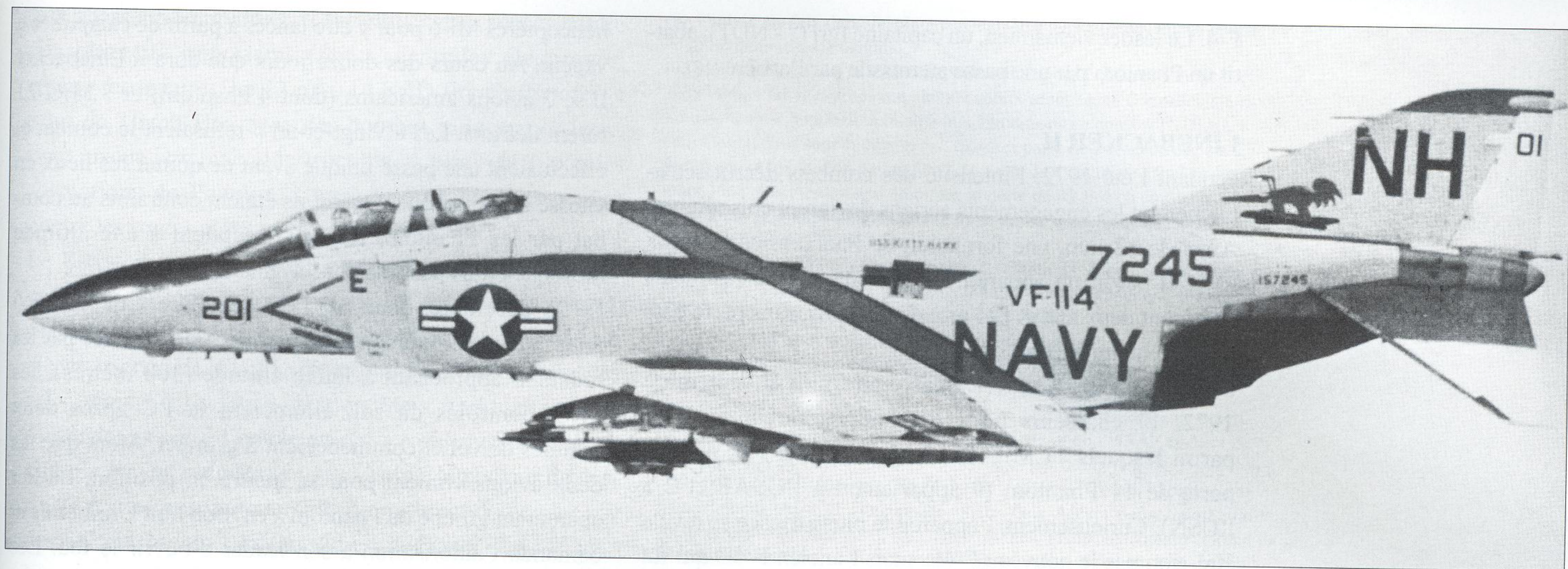
TOP GUN

En 1967, les Américains élevèrent le niveau de formation de leurs équipages, en particulier en développant leurs capacités tactiques. Les unités commencèrent à percevoir les nouveaux F-4D. La première à toucher ce modèle avancé fut le 8th TFW, commandé par Robin Olds. Le 5 juin, le Major E. Raspberry et le Captain F. Gullick revendiquèrent la première victoire de ce nouveau modèle en descendant un MiG-17 au-dessus de Hanoi.

L'amélioration du niveau des pilotes US redistribua les cartes au-dessus du NVN. Au cours du premier semestre de l'année 1967, les Nord-Vietnamiens ne revendiquèrent que 15 avions US. Par la suite, ils devaient rétablir l'équilibre grâce à leur expérience du combat aérien et l'arrivée de modèles plus performants, les MiG-21PF et MiG-17F armés de missiles R-3S. Au cours des six premiers mois de l'année 1968, l'aviation nord-vietnamienne abattit 25 avions US en 40 combats.

D'une manière plus globale, au cours de la première phase de la guerre, d'avril 1965 à novembre 1968, 268 combats se déroulèrent au-dessus du NVN, qui virent la destruction de 264 avions américains et 85 nord-vietnamiens. Les 46 combats qui opposèrent MiG-21 et Phantom ne tournèrent

L'état-major américain gardait une foi inébranlable en son F-4, considérant qu'il était le meilleur chasseur du monde.



pas à l'avantage de ces derniers qui perdirent 27 des leurs pour 20 MiG-21 abattus (10).

En mai 1968, des pourparlers de paix furent ouverts à Paris. Il en résulta un arrêt immédiat des bombardements du NVN. Les cieux nord-vietnamiens devinrent alors relativement silencieux, dans la mesure où les combats s'étaient déplacés dans la jungle, plus au sud. Entre décembre 1968 et avril 1972, il n'y eut que cinq combats aériens, dont quatre se déroulèrent en 1971. Les deux camps mirent à profit l'accalmie pour renforcer leurs unités de chasse.

En 1968, le F-4E fit son apparition au sein de l'USAF; il possédait une meilleure manœuvrabilité et un canon intégré. En 1970, les 380th et 378th TFW, basés à Da Nang, avaient été presque entièrement transformés sur ce nouveau modèle (11). Les unités embarquées à bord des porte-avions reçurent le nouveau F-4J.

Les forces aériennes du NVN réceptionnèrent des MiG-21PFM, armés d'un canon GP-9 dans un conteneur externe. Par la suite arrivèrent des MiG-21MF et MFL équipés d'un canon Gsh-23 intégré. Entre 1968 et 1969, la Chine Populaire céda 44 J-6 (MiG-19).

Conscients qu'ils ne parviendraient pas à s'imposer à court terme par la supériorité technologique, les Américains concentrèrent leurs efforts à améliorer la qualité de leurs pilotes. Pour les pilotes navals, la USN *Fighter Weapons School*, communément appelée « *Top Gun* », fut créée en 1969 à l'initiative du *Captain* Frank Ault. Pendant cinq semaines, les équipages y subissaient un entraînement intensif aussi proche que possible des conditions réelles de combat.

LINEBACKER I

En juin 1971, les USA reprirent leurs raids sur le NVN et, en janvier 1972, selon des sources américaines les pertes s'élevaient à 362 F-4 de toute version (mais on ignore si ces chiffres incluent les appareils de la Navy).

En mars-avril 1972, le Viêt-cong lança une vaste offensive couronnée de succès. Dans l'espoir de renverser le gouvernement de Saigon, les Américains intensifièrent leurs bombardements sur le Nord. Au cours de l'hiver 1972, ayant rassemblé plus de 1 000 avions de combat, les Américains déclenchèrent une importante opération aérienne baptisée « *Linebacker I* ». Une quarantaine de raids soigneusement préparés furent lancés contre les lignes de communication et des aérodromes du NVN. Ils

diminuèrent sensiblement la capacité de l'aviation nord-vietnamienne. De durs combats opposèrent à nouveau Phantom et MiG.

Le 16 avril, 2 MiG-21MF engagèrent le combat avec 12 Phantom et furent abattus tous les deux. Le 27 avril, une formation de F-4 s'en prit à deux MiG-21 et perdit un appareil. Le 6 mai, des Phantom interceptèrent 2 MiG-17 en train d'attaquer un A-7 et réussirent à en descendre un (12). Le même jour, deux Phantom furent impliqués en combat contre quatre MiG-21. Six missiles furent lancés sur le même MiG, mais l'adroit pilote nord-vietnamien les évita tous. Il fut finalement abattu par une seconde salve de trois, mais le pilote réussit à s'éjecter (13).

Le point culminant de la guerre aérienne en ce printemps 1972 eut lieu le 10 mai, lorsque l'aviation du NVN effectua 64 sorties et fut impliquée dans 15 combats au cours desquels 7 Phantom furent abattus (3 par des MiG-21, 3 par des J-6 et le dernier par un MiG-17) (14). Les Phantom détruisirent 2 MiG-21, 2 MiG-17 et un J-6. Un équipage de F-4J (Cunningham/Driscoll) du porte-avions *Constellation* revendiqua trois MiG en sept minutes, mais la vérité est qu'ils n'abattirent qu'un ou deux appareils.

Au cours d'un combat ce jour-là, une formation de MiG-17 décolla pour mitrailler un terrain ennemi proche. Ils débouchèrent à très basse altitude et s'offrirent un Phantom à leur première passe. Une seconde section de MiG engagea un combat tournoyant avec quatre F-4, qui s'acheva par la destruction d'un MiG-17. Mais ce combat avait laissé suffisamment de temps à deux MiG-21 pour décoller et intervenir. Ils grimpèrent à 2 000 mètres et attaquèrent deux Phantom qu'ils abattirent avec seulement deux missiles R-3S (15).

Le 11 mai, deux MiG-21 utilisés comme appâts entraînèrent quatre Phantom dans une embuscade, où deux MiG-21 les attendaient à basse altitude. Deux Phantom furent abattus avec trois missiles (16). Le 13 mai, un groupe de MiG-21 intercepta des F-4. Traversant la formation américaine, deux MiG-21 semèrent la panique dans les rangs de l'ennemi. Les Phantom se mirent à exécuter des manœuvres erratiques et les deux MiG-21 en descendirent deux à coups de missile (17).

Le 18 mai, l'aviation du NVN exécuta 26 sorties et combattit à huit reprises, revendiquant quatre Phantom. Elle ne subit aucune perte ce jour-là. Au cours d'un des combats, deux MiG-21 se retrouvèrent aux prises avec un groupe de

Le F-4J sur lequel volaient les *Lieutenant-Commander* Pete Pettigrew et *Lieutenant (jg)* Michael McCabe lorsqu'ils abattirent un MiG-21 le 6 mai 1972. Équipage et avion appartenaient à l'escadrille VF-114 de l'US Navy.

L'étude russe est intéressante par les faits qu'elle rapporte, mais aussi par ce qu'elle ne dit pas. En particulier, il n'y est pratiquement jamais fait mention des rencontres entre avions nord-vietnamiens et F-4 de l'US Navy. Et pour cause, puisque les MiG-21 n'y avaient pas forcément le beau rôle. Comme dans beaucoup de pays, l'aéronavale américaine constitue une aviation d'élite, au sein de laquelle les pilotes bénéficient d'une formation bien supérieure à celle de l'USAF et jouissent, peut-être, d'une motivation plus grande. La question mérite en tout cas d'être posée. (Photo NASM)

F-4 PHANTOM II

F-4. Le leader vietnamien, un capitaine Igri (? - NDT), abat-tit un Phantom par une passe au missile par l'arrière (18).

LINEBACKER II

Pendant l'été 1972, l'intensité des combats décrut sensiblement et les engagements aériens devinrent épisodiques. Ainsi, le 12 juin, une formation de Phantom coiffa deux MiG et perdit un appareil. Le lendemain, deux combats coûtèrent deux autres F-4 aux Américains, sans perte côté nord-vietnamien (19).

Selon les sources américaines, entre juin et septembre 1972, 17 chasseurs nord-vietnamiens furent détruits, parmi lesquels 11 MiG-21, 4 MiG-17 et 2 J-6, pour la perte de 11 Phantom (9 appartenant à l'USAF et 2 à l'USN). Curieusement, l'appareil le plus efficace se révéla être, non pas le nouveau F-4E, mais l'ancien F-4D qui fut crédité de neuf victoires (7 MiG-21 et 2 J-6). Le F-4J revendiqua 1 MiG-21 et 4 MiG-17 et le F-4E, 3 MiG-21. Huit MiG-21 furent descendus à l'aide de missiles Sparrow, tandis que le Sidewinder fut responsable de la destruction de 3 MiG-21, 2 J-6 et 4 MiG-17 (20).

À l'automne 1972, lorsque cessa l'offensive aérienne américaine, 360 chasseurs de l'USAF et 96 de l'USN faisaient face à 187 chasseurs du NVN, dont seulement 71 (parmi lesquels 31 MiG-21 et 16 MiG-17) étaient opérationnels.

Le seul combat aérien qui impliqua un ressortissant soviétique se déroula en septembre 1971. Ce jour-là, un pilote vietnamien et un instructeur soviétique se trouvaient à bord d'un MiG-21US, biplace sans armement, à huit kilomètres de leur base quand ils furent avertis de l'arrivée d'un groupe de Phantom à basse altitude. Il ne restait que 800 litres de carburant dans les réservoirs du « vingt-et-un ». Essayant d'échapper à l'interception, l'instructeur enclencha un « lag roll » qui perturba l'attaque des deux premiers chasseurs ennemis, mais le virage serré suivant le plaça à nouveau sous le feu ennemi. La troisième passe des Américains ne fut pas davantage fructueuse, mais les violentes manœuvres exécutées avec la PC allumée consommèrent le peu de carburant qui restait et l'équipage n'eut d'autre ressource que de sauter (21). Le réacteur lâcha alors que le MiG grimpait. Il fut atteint à ce moment précis par un missile. L'équipage était indemne.

En décembre, les Américains, désireux d'arracher une victoire militaire et de sauver la face à la table de négociations, lancèrent une nouvelle grande offensive, baptisée « Linebacker II ». Le plan consistait à désorganiser un peu plus l'infrastructure nord-vietnamienne et détruire son potentiel militaire par des bombardements stratégiques menés par les B-52 sur une large échelle. Cependant, il était impossible de préparer une telle opération dans le secret, ce qui permit aux Nord-Vietnamiens (ou plus exactement aux experts militaires soviétiques) de préparer leur réponse sur le plan tactique et d'améliorer l'organisation de leur contrôle au sol. La grosse surprise qu'ils réservèrent aux Américains fut l'emploi de MiG-21 depuis des positions camouflées, où ils étaient transportés par des

Les « vingt-et-un » refusaient le combat et effectuaient une passe unique avant de dégager en vitesse supersonique.

juste de repérer deux autres F-4. Grâce à des manœuvres vigoureuses, il se débarrassa des Américains, mais il fut à nouveau séparé de son ailier. Deux combats tournoyants distincts se formèrent alors. Le leader prit le

hélicoptères Mi-6 pour y être lancés à partir de catapultes à vapeur. Au cours des douze jours que dura « Linebacker II », 7 avions américains (dont 4 Phantom) et 3 MiG-21 furent détruits. Les « vingt-et-un » refusaient le combat et effectuaient une passe unique avant de quitter les lieux en vitesse supersonique. Quand ils étaient contraints au combat par les Phantom, les MiG restaient à une altitude moyenne où ils possédaient l'avantage sur le F-4 (22).

Le 28 décembre, deux MiG-21 décollèrent de Yen-Bai pour intercepter une formation américaine détectée par les radars. S'approchant à faible altitude (300 mètres), les MiG, contrôlés du sol, allumèrent la PC après deux minutes de vol et commencèrent à grimper. Alors que les deux avions viraient pour se mettre en position, l'ailier aperçut un groupe de Phantom à environ huit kilomètres et demanda l'autorisation à son leader d'ouvrir le feu. Les Américains n'aperçurent pas les intrus à temps et n'engagèrent des manœuvres évasives que trop tardivement. Bilan, un F-4 fut abattu par un missile. Après son attaque, l'ailier reprit sa position aux côtés de son leader, qui venait

meilleur sur les Phantom en partant en piqué pleins gaz. L'ailier abattit un second F-4, mais son appareil fut endommagé par les éclats d'un missile qui explosa à quelques mètres de lui. Il parvint à s'éjecter avec succès.

Pendant les raids de B-52 sur Hanoi, les F-4 étaient parfois utilisés comme leurres : des sections de Phantom volaient en formation serrée pour produire le même écho qu'un bombardier sur l'écran des radars. Quand les intercepteurs se présentaient, ils trouvaient quatre F-4 qui se retournaient contre eux (23).

LA FIN DE LA GUERRE

L'année 1972 vit 201 combats entre chasseurs des deux camps, se soldant par la perte de 54 appareils nord-vietnamiens (36 MiG-21, 1 MiG-21US, 12 MiG-17 et 5 J-6) et 90 appareils américains (dont 74 F-4 et 2 RF-4C). Les MiG-21 furent directement responsables de la destruction de 67 appareils ennemis, les MiG-17 et les J-6 revendiquant respectivement 11 et 12 victoires (24).

Le 27 janvier 1973, les États-Unis décidèrent du retrait de leurs troupes du Viêt Nam, admettant implicitement leur défaite militaire.

Il faut reconnaître qu'en fin de compte, le MiG-21 émergea comme le grand vainqueur de sa confrontation avec le F-4. Entre 1966 et 1972, ce dernier ne parvint à abattre que 54 MiG-21, tandis que le « vingt-et-un » obtenait 103 victoires aux dépens de son rival. Il convient aussi de signaler que la perte d'un F-4 se soldait par la mort ou la capture de deux membres d'équipage et que le Phantom coûtait plusieurs fois le prix d'un MiG-21 (25).

Alors qu'il s'avéra un médiocre chasseur de supériorité aérienne au Viêt Nam, le Phantom se révéla être un excel-

lent chasseur-bombardier. Il fut utilisé avec succès contre des objectifs importants (ponts, centrales électriques, réseau ferroviaire). Le 13 mai, 14 F-4D firent effondrer le pont de Thanh Hoa avec des bombes guidées par laser, pont jusque là réputé indestructible. À partir de 1965, des formations de Phantom furent lancées en chasse libre contre les routes et les voies ferrées au NVN.

Le Phantom fut également employé pour supprimer les défenses antiaériennes ennemies. Au début de la guerre, ces dernières reposaient sur des mitrailleuses de 14,5 mm et des canons de 37, 57, 76 et 100 mm, assez efficaces même contre les avions à réaction. Mais, les Américains ne s'attendaient pas à l'entrée en service des missiles sol-air, dont ils avaient grandement sous-estimé le pouvoir de destruction. Les trois premiers Phantom furent descendus par des S-75 le 24 juin 1965 au sud-est de Hanoi.

En un an, du 7 février 1965 au 7 février 1966, les Américains perdirent quelque 460 appareils au Viêt Nam, dont environ 90 abattus par des missiles S-75 (en tout, 158 missiles furent lancés et les 58 premiers appareils furent abattus avec seulement 70 missiles). Les média américains montèrent leur « grande objectivité » en ne parlant que de 275 avions perdus en 1965, tandis que de la même manière, les Vietnamiens déclarèrent au monde entier avoir abattu 850 « charognards américains » (26).

NOTES

- (1) La victoire n'est pas mentionnée par Charley Howes qui a compilé la liste des succès de l'US Navy pour ...*And Kill Migs*, paru chez Squadron/Signal. Le livre *Clashes* cite un MiG-17 et un F-4 abattus, sans précision à propos du F-4, mais indique que « selon des rapports ennemis, il a été abattu par un tir ami ».
- (2) Cet incident ne figure dans aucun rapport officiel US, pas plus que la victoire.
- (3) Il n'y a jamais eu de F-101 au Viêt Nam et aucun pilote de RF-101 n'aurait été assez fou pour engager le combat avec des MiG.
- (4) Les Américains ne déplorent aucune perte. Deux victoires ont été attribuées à Page/Smith et Batson/Doremus.
- (5) Combat non mentionné dans les sources officielles US.
- (6) Ed Rasimus, vétéran de l'USAF, indique ici que les MiG-21 ne furent pas utilisés en nombre en 1966 et que la plupart des combats se firent contre les MiG-17. En outre, il précise que les MiG ne volaient qu'une fois ou deux par semaine et qu'il se passait souvent des jours entiers sans que les Américains en aperçoivent un.
- (7) Selon les sources officielles américaines, les pertes en combat aérien s'élevèrent à 7 appareils pour l'USAF (1 A-1, 2 F-4, 3 F-105 et 1 RC-47) pour toute l'année 1966. L'US Navy perdit au moins 2 F-8 en combat tournoyant. L'USAF revendiqua 17 victoires et l'USN 9. D'après *Clashes*, entre janvier et juillet 1966, les F-4 abattirent 14 MiG-17 et 2 MiG-21 pour la perte d'un seul appareil.

(8) C'était en fait dans le plan vertical. Il s'agit probablement d'une coquille dans le texte original.

(9) La limitation à 6 g et à Mach 1,9 n'était imposée qu'avec l'emport de Sidewinder. En revanche, nos deux experts américains consultés s'embrouillent dans les chiffres relatifs aux limitations en combat (NDLR).

(10) Ces chiffres sont controversés. *Clashes* parle de 24 victoires pour 27 pertes en ce qui concerne les MiG-21 entre le 1^{er} octobre 1967 et le 31 mars 1968. Les Américains admirent la perte de 42 F-4 en combat aérien pour toute la guerre pour la destruction de 83 à 86 MiG-21, tous, sauf quatre, abattus par des F-4.

(11) Le 370th TFW n'a jamais existé. Le 388th TFW se trouvait alors à Korat et le 366th TFW à Da Nang; ce dernier déménagea à Takhli en juillet 1972.

(12) Il s'agit d'un A-6. Le F-4 perdu le 27 avril appartenait à l'USN.

(13) Deux victoires revendiquées par Hughes/Cruz et Pettigrew/McCabe.

(14) Seulement deux F-4 sont reconnus par les sources officielles US.

(15) Quatre MiG-21 et sept MiG-17 (aucun J-6) revendiqués côté américain pour la destruction de quatre Phantom (deux de l'USAF et deux de l'USN). Deux autres F-4 furent endommagés par des SAM.

On sait maintenant que le fameux colonel Tomb, abattu par Cunningham/Driscoll, n'a jamais existé. Guy Alcala pense avoir une explication au combat du 10 mai. Deux pilotes, Pham Van Tuant et Tuan et Nguyen Van Coc, se trouvaient en l'air au même moment. Van Coc fut abattu et son avion endommagé. Dans la confusion, les services d'écoute américains mélangèrent les deux pilotes et le colonel Van Coc devint le colonel Tomb ou Toon (déformation de Tuan). Van Coc, as aux 9 victoires (parmi lesquelles plusieurs drones Ryan Firebee) reçut des funérailles nationales.

(16) Une victoire et une perte du côté US.

(17) Cet incident n'est pas mentionné dans les archives officielles US.

(18) Un F-4 abattu par un MiG-19 qui surprit les Phantom en train d'attaquer un MiG-21.

(19) Les archives de l'USAF sont muettes pour le 12 juin. Par contre, le 13 juin, elles mentionnent que des F-4 dirigés contre des MiG-19 furent surpris par des MiG-21 arrivant par dessous. Un F-4 fut abattu. Il semble que ces deux récits concernent en fait un seul et même engagement.

(20) Pour paradoxale qu'elle semble, cette situation est en fait logique. Les F-4D équipés de *Combat Tree* étaient généralement pilotés par les chefs de patrouille et utilisés pour les MiGCAP. Eux étaient les « tireurs », tous les autres ne servaient qu'à leur protection. Les F-4E étaient utilisés soit comme ailiers, soit comme lance-leurres et avaient de ce fait moins de possibilités d'ouvrir le feu.

(21) Commentaire d'Ed Rasimus, ancien pilote de F-4 : « *A kill is a kill !* » (une victoire est une victoire).

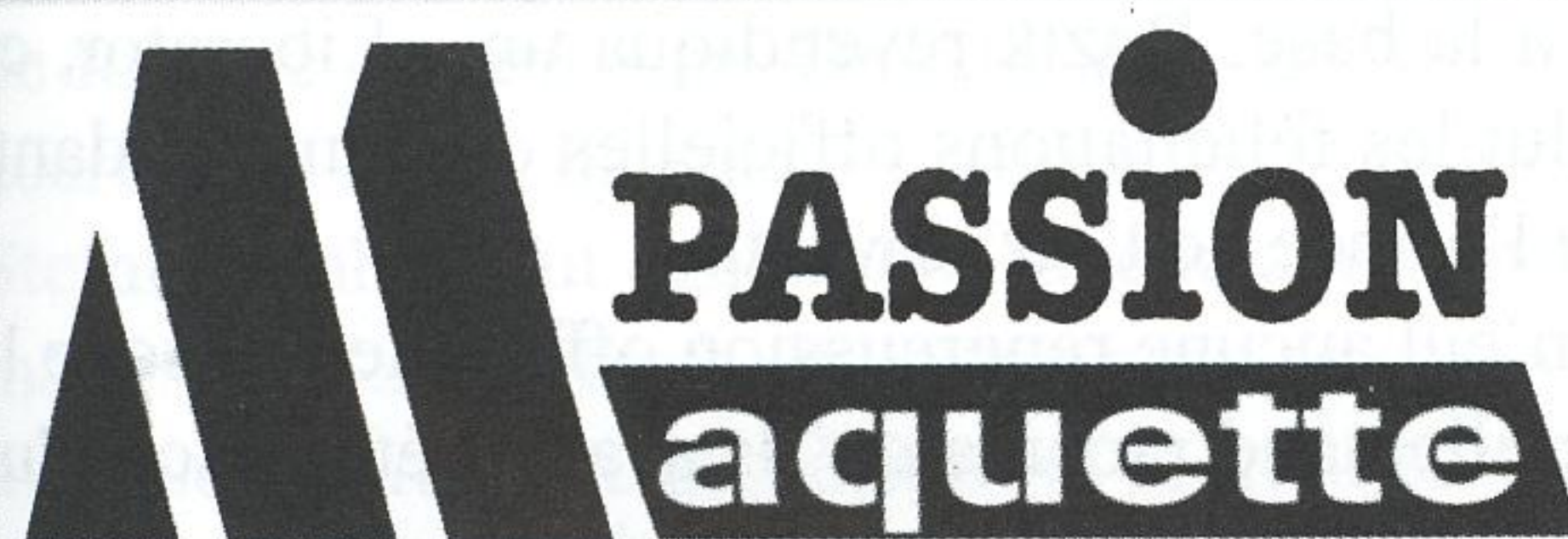
(22) Selon les sources américaines : 4 MiG-21 abattus (dont 2 de nuit) et un cinquième tombé en panne d'essence, contre 2 F-4 et un RA-5C. Pour les chasseurs américains, les pertes furent étonnamment faibles, les défenses se concentrant sur les B-52. Au sixième jour de l'offensive, les défenses antiaériennes du NVN avaient été virtuellement annihilées.

(23) Les Phantom ne pouvaient pas grimper aussi haut et n'auraient jamais patrouillé dans une région infestée par les SAM à une altitude qui les privait de toute possibilité de manœuvre face à des avions ennemis.

(24) Pendant les deux opérations « Linebacker », l'USAF revendiqua 48 victoires pour la perte de 24 appareils et l'US Navy 24 victoires pour 4 avions perdus.

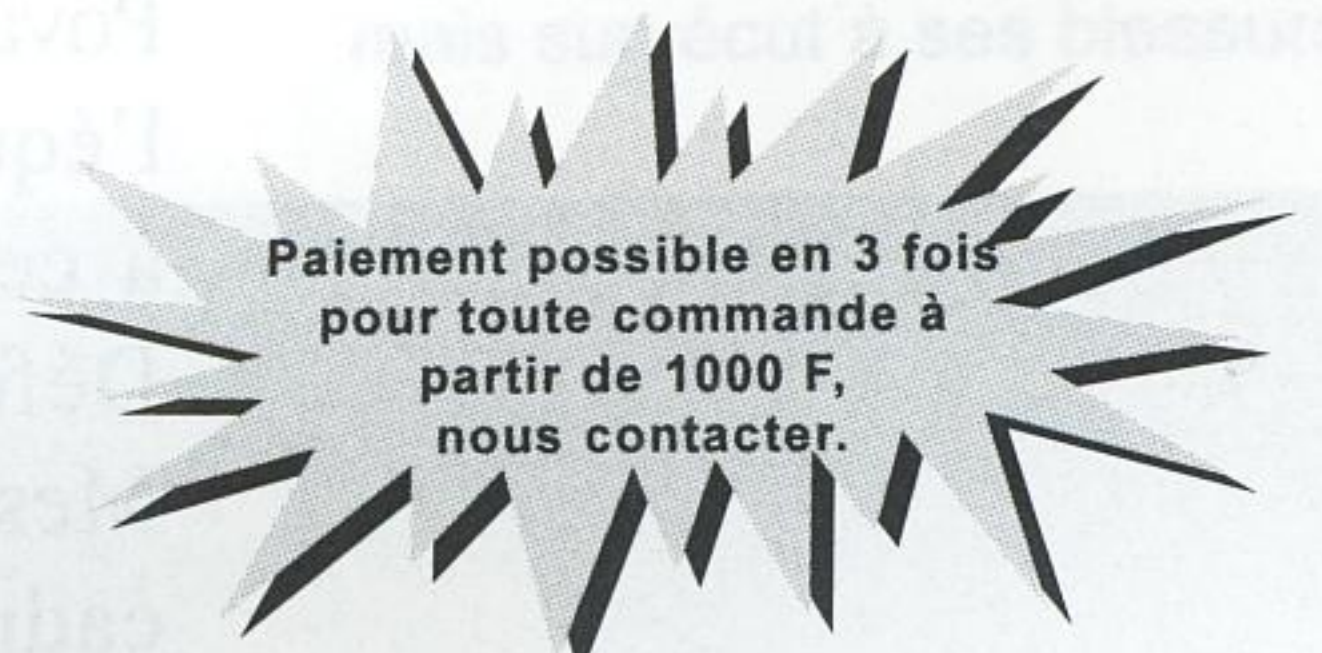
(25) Les Américains revendiquèrent entre 83 et 86 MiG-21 et admirent la perte de 42 F-4 en combat aérien (plus peut-être quelques uns classés dans la catégorie « sort inconnu »).

(26) Les pertes américaines s'élevèrent à 460 appareils environ pour toute la guerre. Le taux de réussite des SAM lourds (c'est-à-dire, SA-7 exclus) fut, selon les sources américaines, de 1,91 %, très loin des 50 % annoncés ici.



Plus de 70 marques de maquettes, accessoires, photodécoupes, décals, en gammes AVIONS et maintenant BLINDÉS

Catalogue contre 3 timbres ou accès direct aux kits disponibles en stock sur MINITEL 3614 KITDIRECT (0,13 F à 0,37 F/mn)



AÉROGRAPHES AZTEK-TESTORS

Tête de projection à aiguille intégrée

Facilité de nettoyage sans équivalence

Aérographe 1000S simple action..... 210,00 F

(buse universelle, godet gravité 10cc, adaptateur bombe à air/compresseur)

Aérographe 470 double action

(coffret bois)..... 960,00 F

(Corps Aérographe garanti à vie, 4 buses, 3

godets à gravité, 1 godet par aspiration, 2

flacons en verre ø 28 et 33mm, adaptateur

bombe à air/compresseur)

MONDIAL HOBBY

Bombe à air..... 66,50 F

COMPRESSEURS SILENCIEUX JF AIR

Compresseur JF Air 15S..... 1 523,00 F

- volume de la cuve : 1 litre

- fonctionnement continu

Compresseur JF Air 20S..... 1 890,00 F

- volume de la cuve : 3,5 litres

- fonctionnement contrôlé par pressostat

Caractéristiques communes :

- groupe silencieux de type ouvert (*)

- pression de cuve : 6 bars

- pression réglable en sortie avec manomètre

- filtre 5 microns en sortie avec purgeur

(*) important : ce type de groupe permet toute opération de maintenance

CLASSIC AIRFRAMES 1/48

Westland Whirlwind 238,50 F

Fiat G.55 184,00 F

EDUARD 1/48

Yak-3 (Profipack) 144,50 F

HASEGAWA

Typhoon Mk.IB 1/48 170,00 F

Ta 154V-3 Moskito 1/72 199,00 F

TAMIYA 1/48

F-84G Thunderjet français 181,00 F

Mosquito FB.VI/NF.II 179,00 F

Lancaster Dam Buster 360,00 F

AD-4 Skyraider français 179,00 F

F4U-1D Corsair 147,00 F

Point de vente Terlinden :
Toutes les nouveautés en stock
Ouvert du lundi au samedi de 10h à 19h,
vente sur place sur RDV
Carte Bleue acceptée à partir de 100 F
Frais de port : -200 F +30 F, 200 à 800 F + 35 F, +800 F franco
Pour les commandes
le port est facturé à prix coûtant

MAQUETTE PASSION

11, rue des Champs
Blancs 91330 YERRES

Tél. : 01.69.48.13.08

Fax : 01.69.48.02.31

Pour les toutes dernières nouveautés
en stock, nous contacter ou consulter
le Minitel 3614 KITDIRECT

Massacre dans le ciel slovaque



MILAN KRAJCI

ON RETROUVE les Slovaques que l'on avait quittés dans le n° 1 après leur retrait du front Est. La modeste force aérienne slovaque n'a pas manifesté un grand entrain à attaquer les avions américains qui survolaient son territoire national. Les dirigeants avaient d'autres idées derrière la tête, mais les Allemands ne l'entendirent pas de cette oreille. Pour ne pas passer pour des lâches, l'ordre malencontreux de pousser les attaques à fond sera donné. Ce sera la première et dernière mission de la 13^{ème} Letka, virtuellement anéantie en un seul combat.

Outre la 13^{ème} Letka (escadrille), qui venait juste d'être retirée du front Est, fin 1943 l'aviation slovaque disposait de deux autres escadrilles, les 11^{ème} et 12^{ème}, toutes deux encore équipées en Avia B-534 et Bk-534. À côté, la 13^{ème} escadrille paraissait ultra-moderne avec ses 2 Bf 109E-1/B, 1 Bf 109E-2, 1 Bf 109E-3, 6 Bf 109E-4 et 1 Bf 109E-7/Trop, auxquels s'ajoutaient 2 B-534 et 1 Bk-534.

LA DÉFENSE DE LA PATRIE

Lorsque la 15th Air Force américaine lança une vaste offensive sur l'Europe centrale, début 1944, la 13^{ème} Letka se vit confier une nouvelle tâche : la défense de Bratislava et des usines d'armement de Dubnica et de Povazka Bystrica, situées à l'ouest du pays. Cependant, l'équipement de l'escadrille était manifestement inadapté à ce rôle. Pour cette raison, le ministre slovaque de la Défense nationale demanda au RLM la cession de Messerschmitt Bf 109G-6, qui devait être réalisée dans le cadre du programme « Eiche » prévoyant la livraison d'armes à la Slovaquie pour un montant de 700 millions de couronnes.

Le premier contrat portant sur neuf machines signé le 13 janvier 1944 fut suivi par un second pour six autres appareils, le 17 février. À partir de la mi-janvier, 14 Bf 109G-6 arrivèrent à Mokrad en provenance directe de l'usine d'Augsburg. Le 15^{ème}, qui connut une panne de moteur au décollage, ne fut jamais livré.

La 13^{ème} Letka, nouvellement transformée, fut intégrée à la Reichsverteidigung, sous les ordres du Jagdführer Ostmark, en compagnie des II./JG 27, I./JG 302, II./ZG 1, JG 108, II./NJG 6, II./NJG 10 et le 101^{ème} groupe hongrois des « Pumas ».

MUSTANG CONTRE LIBERATOR

Fin février, l'escadrille fut transférée à Piest'any en raison du mauvais état du terrain de Mokrad. Au début, les alertes étaient assurées par les braves Emil. Ainsi, le 13 mars 1944, les Rotnik Frantisek Hanovec et Rudolf Bozik interceptèrent un avion suspect près de la frontière sud. En s'approchant, ils reconnurent la silhouette d'un Bf 110G (un avion du II./ZG 1, basé à Wels, en Autriche) et passèrent leur chemin. Mais, le mitrailleur allemand, un peu nerveux, ouvrit le feu au moment où les deux Bf 109E étaient en train de dégager. Bozik perdit son calme et se plaça en position de tir. Une rafale tua le pilote, obligeant le mitrailleur à sauter hors de l'avion en perdition. De retour à la base, Bozik revendiqua un... Liberator, ce qui lui fallut les félicitations officielles du commandant-en-chef de l'armée de l'air slovaque !

L'histoire n'eut aucune répercussion officielle, puisque le mitrailleur allemand raconta qu'ils avaient été descendus par des... Mustang, dont il avait parfaitement reconnu les ailes carrées !

L'AFFRONT

Le général Ferdinand Catlos, ministre de la Défense nationale, préparait en secret la défense du territoire slovaque contre une probable invasion allemande. Il adressa un ordre secret au commandant de la 13^{ème} Letka, lui demandant d'éviter les combats avec les Américains et de maintenir son escadrille sur le pied de guerre. De leur côté, les Allemands, par l'intermédiaire de la commission de la Luftwaffe installée à Bratislava, faisaient pression sur le gouvernement slovaque pour augmenter le nombre de sorties contre les bombardiers américains.

Un Bf 109E (« 7 blanc ») de la 13^{ème} Letka, en Ukraine, à l'automne 1942.

(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Le 16 juin 1944, 489 B-24 et 169 B-17, protégés par 290 chasseurs, survolèrent le sud du pays. L'*Oberst* Gotthard Handrick, commandant la nouvelle 8. *Jagddivision* à Vienne, fit décoller tout ce qu'il avait sous la main. Six Bf 109G-6 slovaques prirent l'air à 9h20. Ils tournèrent en rond au-dessus de Bratislava et se contentèrent d'observer les B-24 déverser leurs bombes sur la raffinerie d'Apollo.

Les *Oberst* Dietrich Mene et Ignacius Weh, chefs de la commission de la Luftwaffe, n'apprécièrent pas la plaisanterie et le firent savoir en termes choisis, accusant notamment les pilotes slovaques de lâcheté.

Parmi les pilotes qui étaient restés passifs se trouvait le *Nadporučik* Juraj Puskar, commandant en second de la 13^{ème} *Letka*, qui, révolté par cette insulte, jura de prouver aux Allemands la véritable valeur des aviateurs slovaques.

UNE COLÈRE MAUVAISE CONSEILLÈRE

Lorsque le 26 juin, une nouvelle formation américaine se présenta, le *Nadporučik* Vladimir Krisko, commandant l'escadrille, était malade. Puskar, qui assurait le commandement par intérim, demanda à ses pilotes de montrer leur vraie valeur : « *Aujourd'hui, nous devons attaquer. Une seule passe et retour au terrain* ». Sa colère devait être mauvaise conseillère.

Huit Bf 109G-6 décollèrent deux à deux à 8h40 pour affronter quelque 650 bombardiers, escortés par 200 P-38 et P-51. La dernière section tarda à décoller en raison d'un ennui de moteur sur l'avion du *Zastavnik* Zelenak. Lorsqu'elle prit l'air, Puskar était déjà à 4 000 mètres, continuant à monter pour atteindre 7 800 mètres, un peu au-dessus des bombardiers.

« *Larguez vos bidons et attaquez !* ». Ce fut son dernier message. Il tira une longue rafale sur l'un des Liberator de tête et l'endommagea, mais les Messerschmitt furent aussitôt coiffés par 37 P-51 du 52nd *Fighter Group* et 26 P-38 du 82nd *Fighter Group*.

L'ailier de Puskar, le *Rotník* Stefan Ocvirk, fut attaqué par deux P-51 et son « 5 blanc » fut touché à l'aile. Ocvirk partit en vrille et échappa à ses agresseurs. Il dut se poser sur le ventre au terrain par suite d'une fuite au système hydraulique. Puskar engagea un combat tournoyant avec trois P-51 et son « 3 blanc » (Wk.Nr. 161720) fut mis en flammes; il percuta le sol, avec son pilote encore à bord, près de Horne Lovcice.

Le « 2 blanc » du *Zastavnik* Jozef Stauder fut atteint au radiateur et le moteur prit feu. Le pilote réussit à éteindre l'incendie en piquant, mais il dut effectuer un atterrissage de fortune à Ivanka-pri-Dunaji, avec les Mustang encore accrochés à ses basques. L'ailier de Stauder, le *Rotník* Stefan Jambor, fut également touché après avoir endommagé en B-24; il tenta de sauter hors de son « 4 blanc », mais son parachute se déchira et le malheureux s'écrasa près de Hubice. Selon les rapports officiels, le parachute de Jambor aurait été déchiré par des projectiles américains, une thèse que soutint son frère.

Le *Zastavnik* Gustav Lang, de la troisième section, s'en prit à un Liberator isolé (le B-24H 41-28674) qui traînait en arrière du gros et l'abattit d'une longue rafale. Lang fut alors surpris par deux P-38 qui touchèrent son « 10 blanc » dans la région de l'habitacle. Le Messerschmitt tomba comme une pierre, avec son pilote tué aux commandes. Selon Jan Reznak, Lang aurait réussi à poser son appareil et serait décédé à l'hôpital des suites de ses blessures. Son ailier, le *Rotník* Karol Geletko, décrocha des P-38 en partant en piqué et son « 8 blanc » (Wk.Nr. 161741) fut le seul Bf 109G-6 à regagner Piest'any intact.

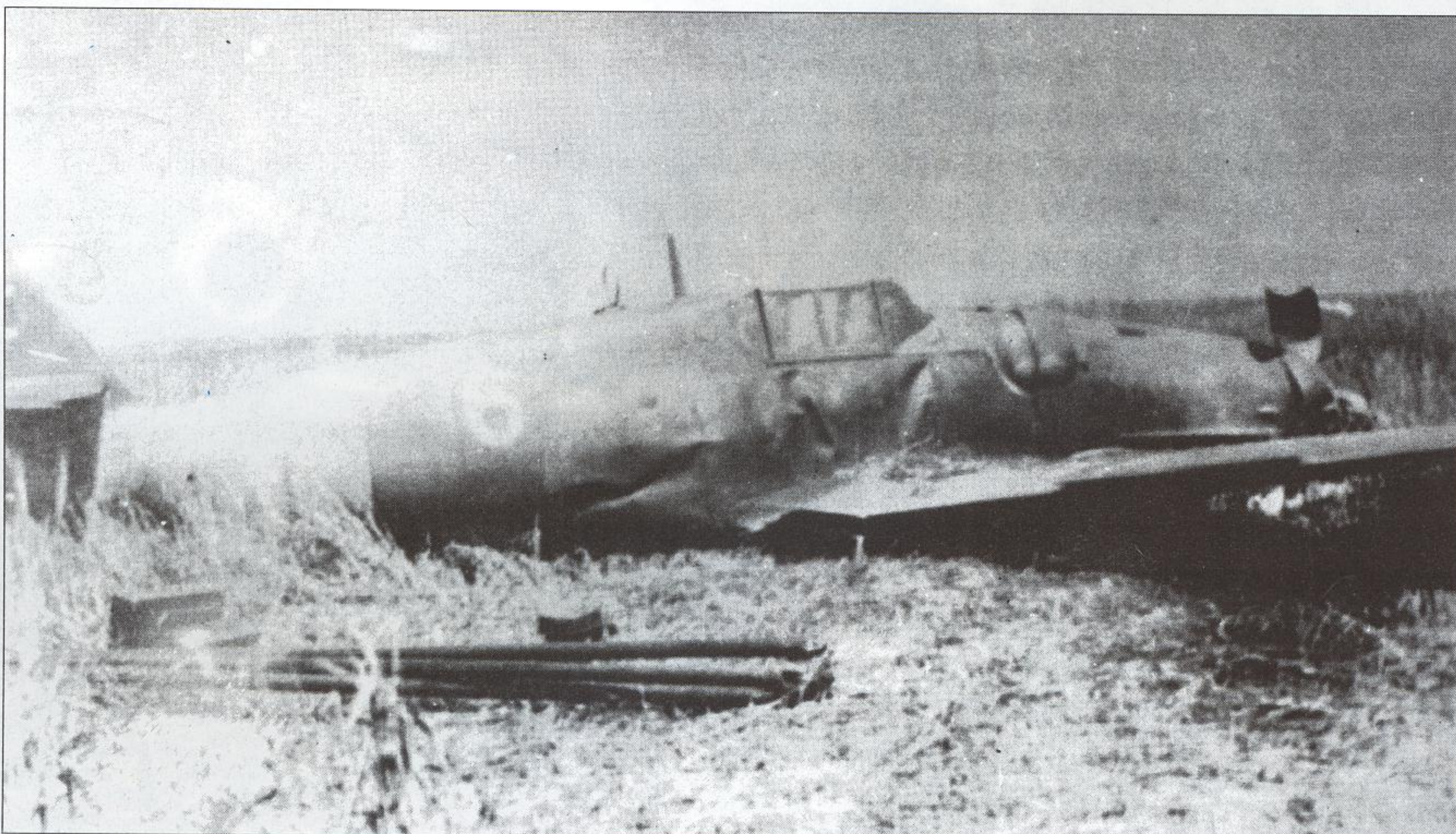


Au moment où Puskar donna l'ordre d'attaquer, le *Zastavnik* Pavol Zelenak eut à nouveau des ennuis avec le moteur de son « 6 blanc » (Wk.Nr. 161717). Il était concentré sur ses instruments de bord quand l'habitacle s'obscurcit d'un seul coup. Il leva les yeux et aperçut, vingt mètres au-dessus de lui, le B-24 touché par Lang, trappes à bombes ouvertes et un moteur en feu. Il vit clairement l'équipage en train de se préparer à évacuer l'appareil et quatre aviateurs américains sauter en parachute quelques instants plus tard. Puis, trois P-38 firent leur apparition, suivis par huit autres. Zelenak plongea au ras du sol pour essayer de leur échapper. Ses assaillants étaient un peu trop nombreux et se gênaient mutuellement. Huit renoncèrent, mais trois s'accrochèrent. Zelenak tenta de se poser à Piest'any sans faire d'approche, mais il se présenta mal et dut refaire un tour. Les P-38 en profitèrent pour se placer à bonne distance de tir et touchèrent le Messerschmitt à plusieurs reprises. Blessé aux mains et à la tête, Zelenak se posa sur le ventre sans ménagement. Il fut sorti de l'épave, grièvement blessé mais vivant, par le *Zastavnik* Jan Reznak, qui lui avait prêté son appareil conformément aux ordres qu'il avait reçus de Puskar.

L'ailier de Zelenak, le *Rotník* Rudolf Bozik, décida de rentrer, mais il repéra une formation de B-17 et deux kilomètres derrière, un traînard. Bozik largua son bidon et attaqua l'avion isolé. Il épuisa toutes ses munitions en deux passes. Le moteur n° 1 du B-17 émit une épaisse fumée blanche, mais le « 7 blanc » de Bozik fut atteint à son tour. Quand il vit des P-51 arriver, Bozik piqua et, après avoir attendu une dizaine de minutes que s'en aillent des P-38 qui maraudaient au-dessus de Piest'any, il se posa sain et sauf à 9h50.

Le Bf 109E-4 « 10 » blanc de la 13^{ème} *Letka* à Piest'any, début 1944.

Le Bf 109G-6 Wk.Nr. 161717 du *Zastavnik* Pavol Zelenak, après son atterrissage de fortune à Piest'any, le 26 juin 1944. Le pilote fut sérieusement touché à la colonne vertébrale, mais survécut à ses blessures.





Deux photos du Bf 109G-6 du *Zastavnik* Jozef Stauder, abattu le 26 juin 1944 près de Ivanka pri Dunaji.

UN BILAN DÉSASTREUX

En un seul combat, son premier, la 13^{ème} *Lekta* avait été totalement étrillée. Cinq Bf 109G-6 avait été descendus et deux endommagés (ils ne furent jamais réparés, faute de rechanges). Trois pilotes avaient été tués et un autre avait été grièvement blessé.

En face de ce bilan désastreux, l'escadrille ne pouvait présenter que la destruction d'un B-24 et trois autres bombardiers endommagés.

Certes, les pilotes slovaques avaient prouvé qu'ils n'étaient pas des lâches, mais à quel prix !

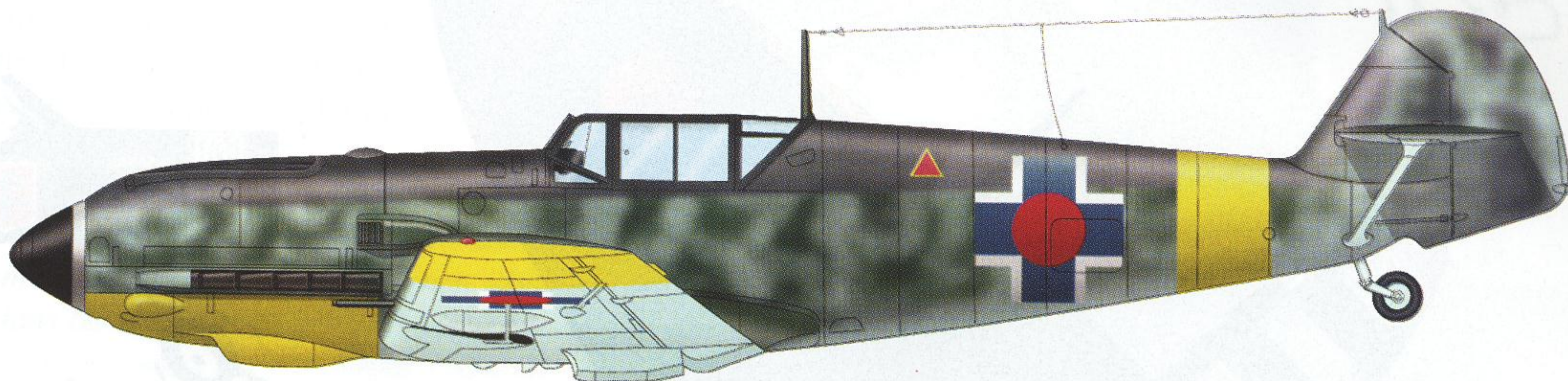
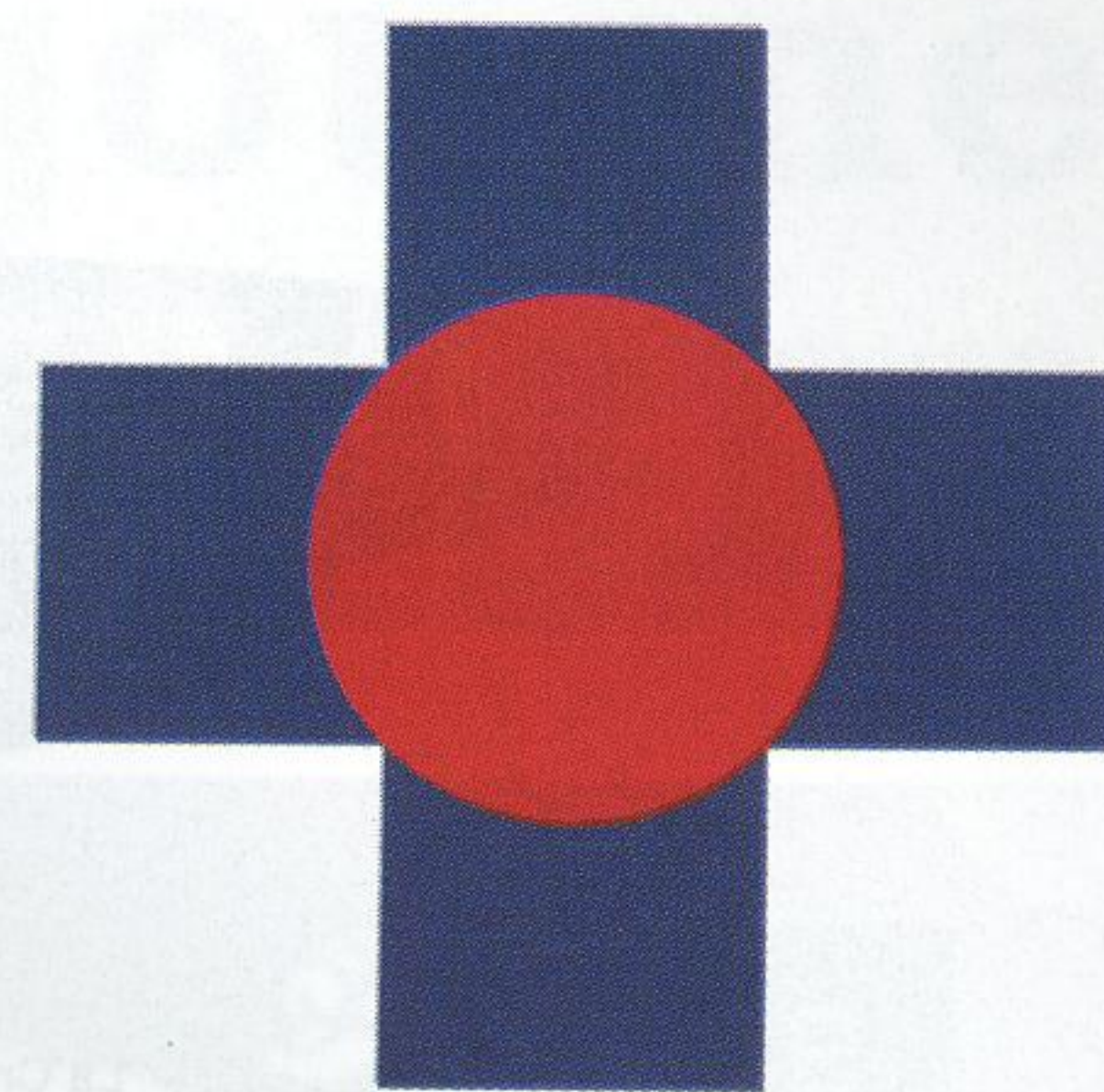
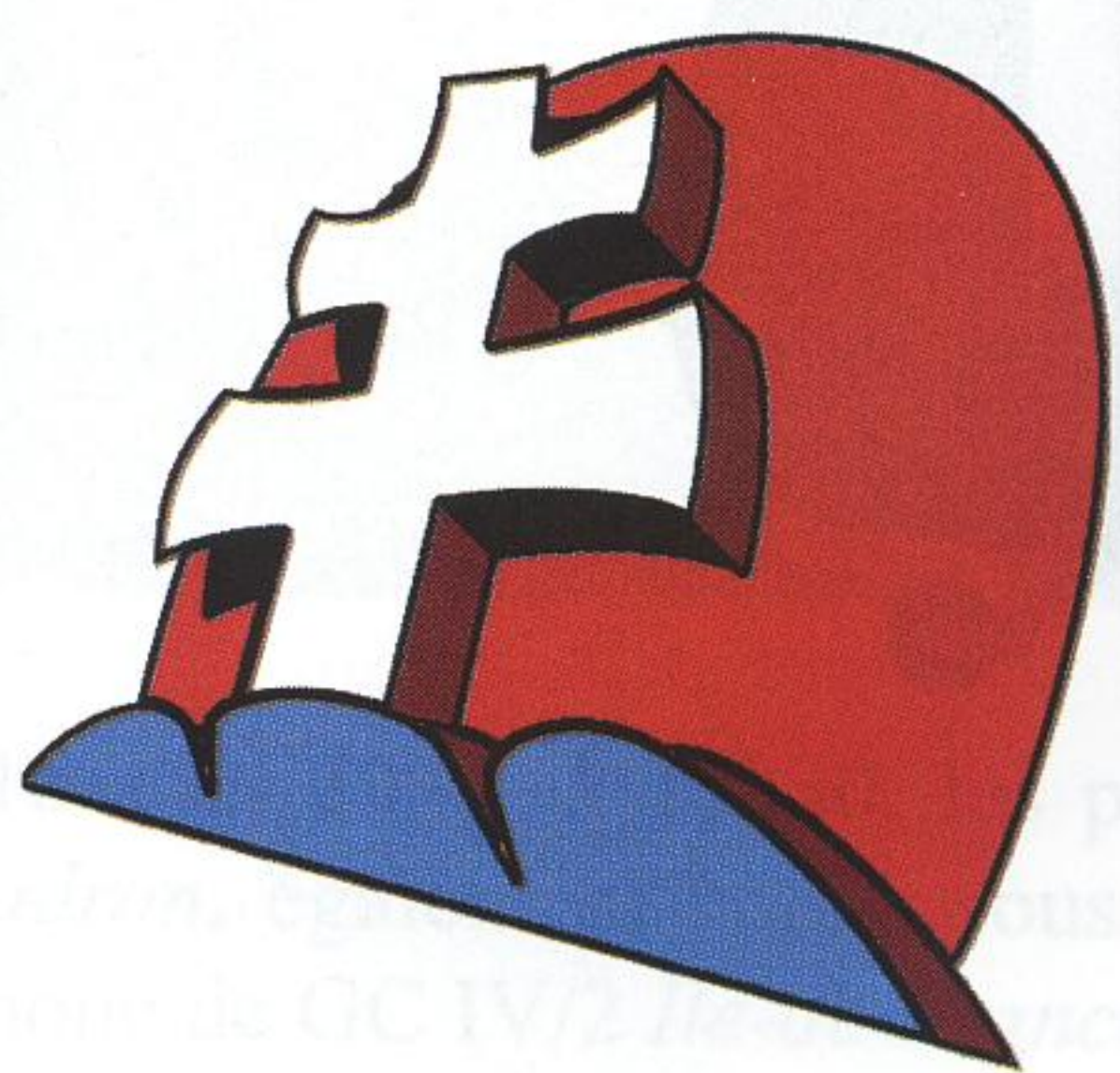
ÉPILOGUE

Le B-24H-10-DO, 41-28674, abattu par Lang appartenait au 758th *Bombardment Squadron* du 459th *Bombardment Group*, basé à Guilia en Italie. Il s'écrasa à Most na Ostrove. Quatre membres de l'équipage purent

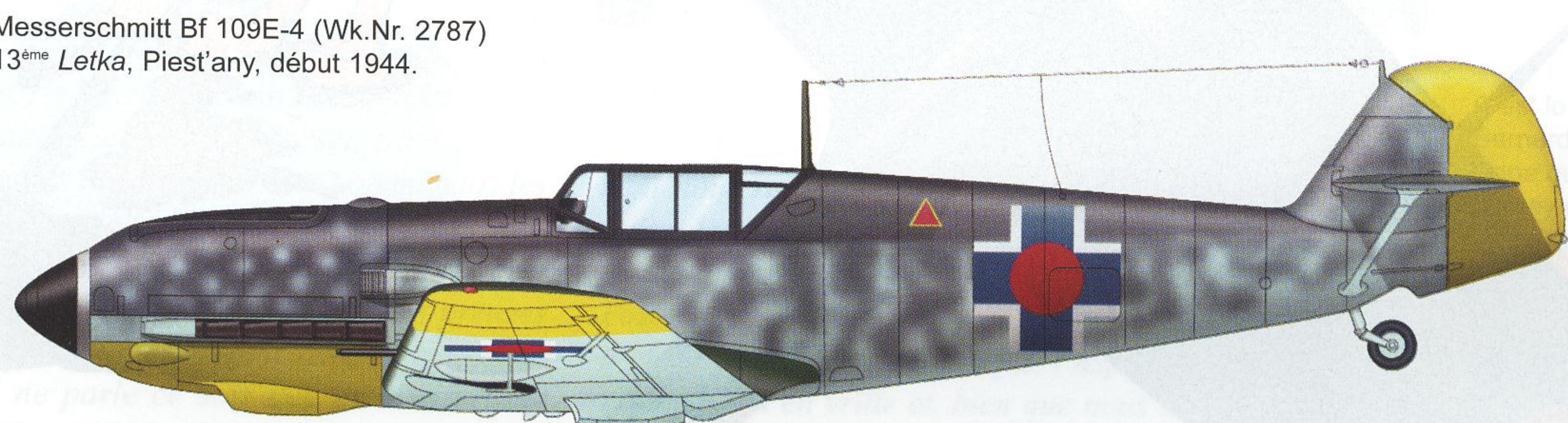
évacuer l'appareil : le *Lieutenant* Lincoln E. Artz (pilote) et les *Sergeants* Frank J. Fuquay (mitrailleur supérieur), Richard Moulton (mitrailleur avant) et Edward Donatelli (mitrailleur de queue). Ils furent arrêtés par une patrouille de police à Miloslavov et internés à Bratislava avant d'être transférés au camp de Grinava (aujourd'hui Myslenice). Dans la nuit du 1^{er} au 2 septembre 1944, vingt-six aviateurs américains de ce camp furent transférés en territoire tenu par les insurgés slovaques, à Banska Bystrica. Le 17 septembre, deux B-17G se posèrent sur le terrain de Tri Duby pour décharger armes et munitions destinées à soutenir le soulèvement slovaque. Ils repartirent avec les vingt-six aviateurs, parmi lesquels se trouvaient Artz et ses trois mitrailleurs.

Les cinq autres membres de l'équipage du B-24 avaient également réussi à sauter en parachute, mais ils furent internés en Hongrie.

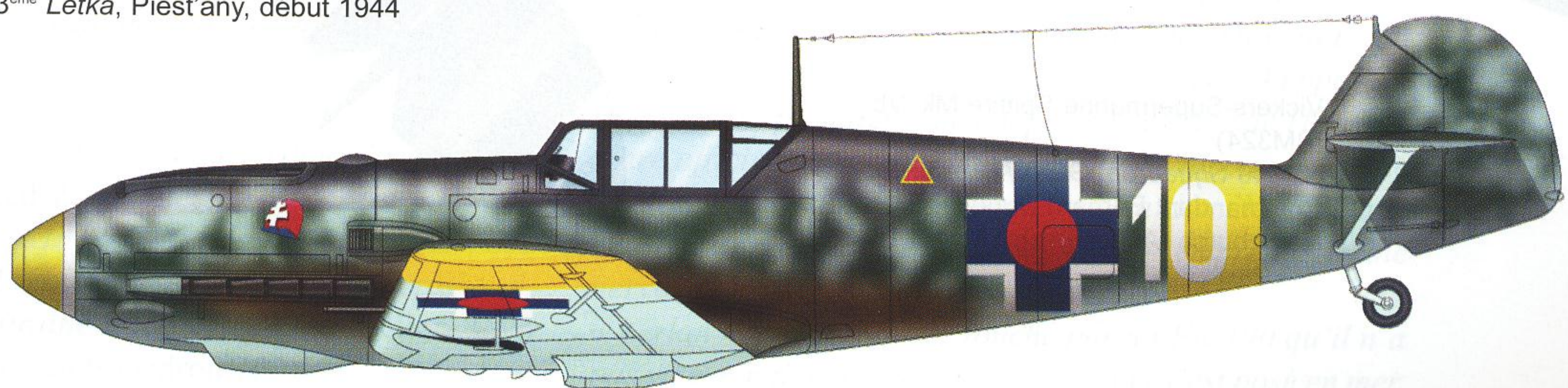




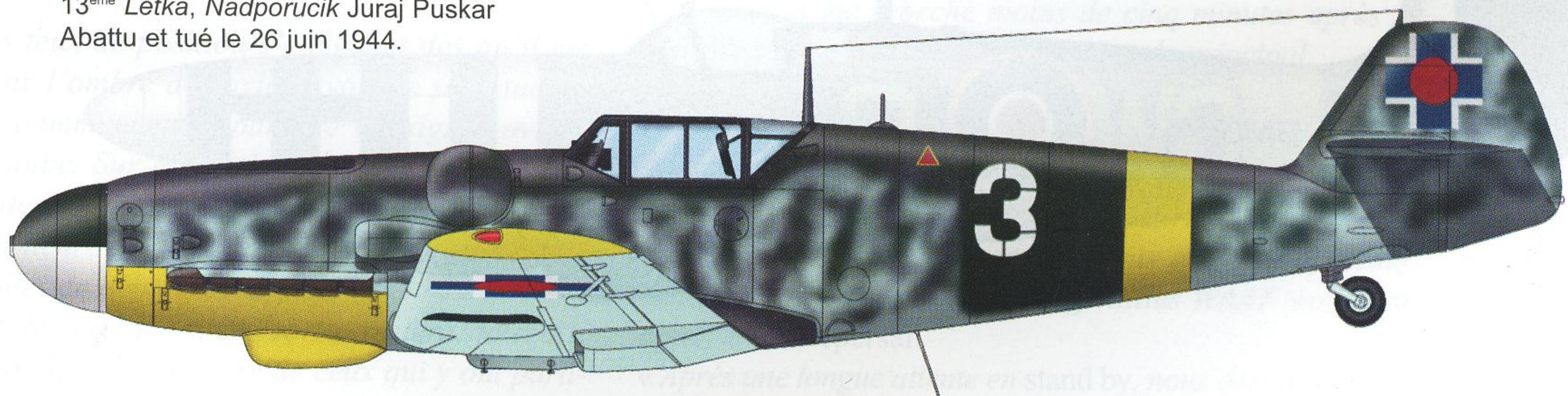
Messerschmitt Bf 109E-4 (Wk.Nr. 5244)
13^{ème} Letka, Piest'any, fin 1943



Messerschmitt Bf 109E-4 (Wk.Nr. 2787)
13^{ème} Letka, Piest'any, début 1944.



Messerschmitt Bf 109E-4 (Wk.Nr. ?)
13^{ème} Letka, Piest'any, début 1944



Messerschmitt Bf 109G-6 (Wk.Nr. 161720)
13^{ème} Letka, Nadporucik Juraj Puskar
Abattu et tué le 26 juin 1944.



S

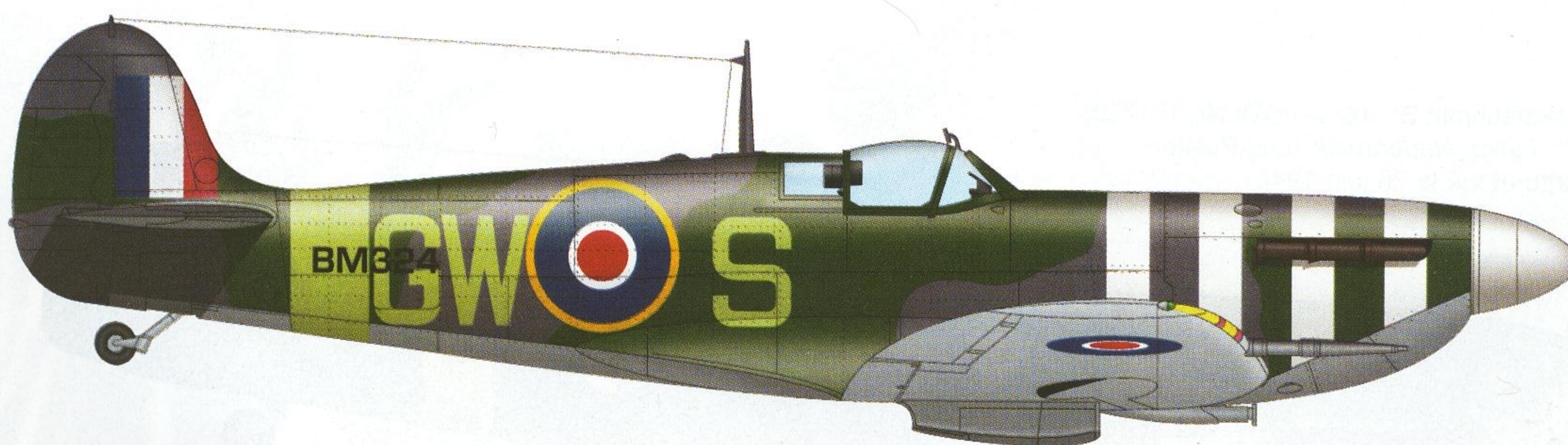
La Croix de Lorraine était peut-être rouge sur fond bleu ?

Lettre répétée sous le nez

TOMANA.....



Vickers-Supermarine Spitfire Mk. Vb
(BM324)
N° 340 Squadron, GC IV/2 Île-de-France
Commandant Bernard Dupérier
Hornchurch (Angleterre), 19 août 1942.



LES AS DE L'AVIATION

Une journée à Dieppe

Le 18 août 1942, à 17h30, les pilotes du N° 340 RAF Squadron, également connu sous la dénomination francophone de GC IV/2 Île-de-France, sont rassemblés pour écouter le Wing Commander Petrus Hugo qui leur annonce, d'une voix grave, que le lendemain à l'aube, une division canadienne débarquera à Dieppe. Le commandant Bernard Dupérier, qui a pris la tête du Squadron le 11 avril 1942, le lendemain de la disparition du capitaine de corvette de Scitivaux, a capturé quelques grands moments de cette journée inoubliable.

« Et à onze heures, tout le monde rembarquera ! Cette phrase tombe comme une dalle funéraire sur nos illusions; on peut lire dans les yeux de nos pilotes l'immense désappointement qui s'est emparé d'eux. Quoi ? On va rembarquer ! [...]

« Après un dîner léger expédié en vitesse, nous passons le reste de la soirée sur la pelouse à discuter et à épiloguer sans fin dans le calme du soir. Chacun reprend un peu d'espoir; l'idée confuse germe en nous que l'on restera peut-être « quand même » sur la terre de France. [...] Quand tout à l'heure, le Group Captain Lott a indiqué que les pilotes en difficulté pourraient se poser, train rentré, sur le champ de courses de Dieppe où des commandos les recueilleraient, j'ai vu de telles expressions et de tels sourires illuminer le visage des Français que j'ai dû les prévenir qu'aucun atterrissage ne serait admis sans preuves péremptoires des raisons qui l'auraient motivé.

« Quant à Tilly, il ne parle ce soir que de monter une mitrailleuse sur le Tiger Moth pour se faire conduire là-bas, « car, dit-il, si on reste, on aura besoin sur place d'un officier mécanicien pour les zincs en panne ». Brave Tilly ! comme s'il croyait lui-même à son bobard ! Ce qu'il voudrait, lui aussi, c'est d'en découdre, et, pourtant, Dieu sait s'il a fait sa part bien avant de nous rejoindre. [...]

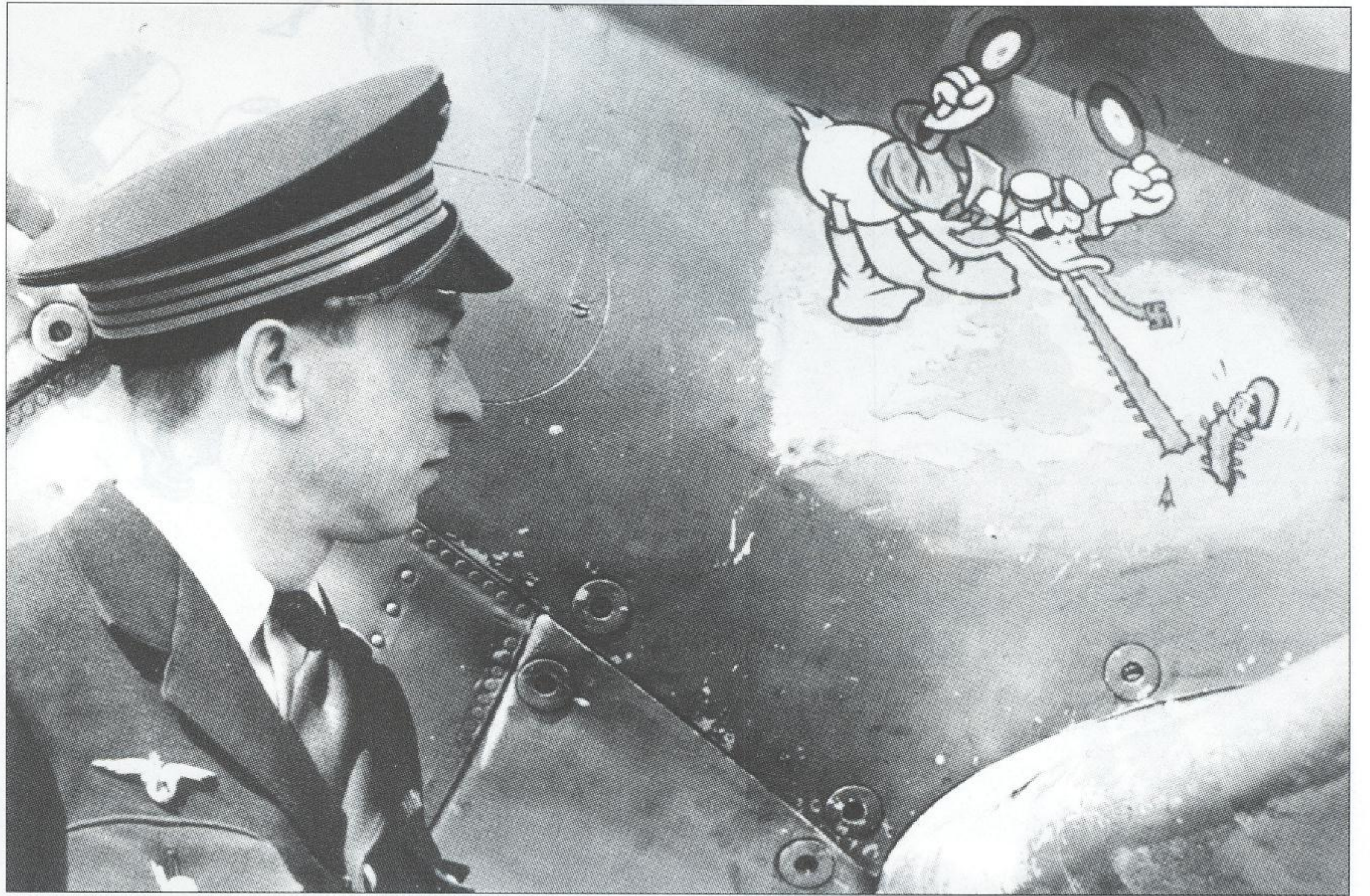
19 août 1942 :

« 4 heures 40. Le Wing Commander Hugo décolle avec Bouguen comme Red 2, Schloesing Red 3 et Chauvin Red 4. À mon tour, « je mets la gomme »; j'ai derrière moi Boudier, Blue 2, Fournier Blue 3 et Taconnet Blue 4. Enfin, Mouchotte entraîne à sa suite Yellow section, suivi de près par les avions du Squadron 122.

« 4 heures 45. Les deux Squadrons se sont reformés en l'air; ils ont été rejoints par les deux autres groupes partis de Fairlope. Tous feux allumés dans la nuit qui pâlit au loin vers l'est, nous mettons tous ensemble le cap sur la France.

« Un à un, les feux de position s'éteignent dès qu'il est possible de voir l'ombre des avions voisins se détacher sur le ciel où commencent à paraître les signes avant-coureurs de l'aube. Sur la fin du parcours, nous avons, pour nous guider, un grand halo rougeâtre qui s'élève de Dieppe où, à l'heure prévue, nous prenons position au-dessus des plages de débarquement.

« Le souvenir de cette première sortie restera, je crois, longtemps gravé dans la mémoire de ceux qui y ont participé. À 1 500 mètres sous nos ailes, la bagarre fait rage; les explosions déchirent de leurs brutales les voiles sombres de la nuit qui enveloppent encore la côte.[...]



« Mais nous ne sommes pas là pour jouir de ce spectacle fantastique. Les gerbes dorées des balles traçantes viennent nous rappeler brutalement à la réalité. Sortis de la nuit, les Fw 190 font leur première apparition. Instantanément, nos gars font face et répondent au défi. Passes rapides; les Boches s'esquivent, non sans que l'un d'eux se soit fait « sonner » par l'aspirant Boudier. Celui-là a disparu en vrille et, bien que nous ne puissions l'homologuer, il est probable qu'il n'a jamais rejoint sa base. Pour ma part, je dégage par une courte rafale un Spit de la Yellow section attaqué par un Focke-Wulf qui s'évanouit avant que je puisse savoir si mes balles ont porté.

« 5 heures 50. Les Squadrons qui viennent nous relever arrivent. Retour par Beachy Head. Une multitude de barges et de bateaux divers descendent vers Dieppe. On se pose. « Expliquage » de coups en présence de Herrera, notre officier de renseignements; il a beaucoup de peine à garder son calme professionnel et à démêler quelque chose de précis dans nos récits encore empreints d'une nervosité prodigieuse.

« Kerlan n'est pas rentré. Touché par un Fw 190 qu'il n'a pas vu venir, il a eu une fuite de glycol et s'est posé en mer. Il a disparu avec son appareil pendant plus de quarante cinq secondes, sous les yeux du lieutenant de vaisseau Gilbert qui l'a suivi dans sa descente. Comment a-t-il réussi à se dégager et, tel un bouchon, à remonter à la surface, où il a été repêché moins de cinq minutes après ? Mystère ! Mais il est sain et sauf, c'est le principal.

« Deuxième mission. À peine sommes-nous sortis de nos avions que l'on nous ordonne de nous préparer à repartir. On refait les pleins; on réarme canons et mitrailleuses; pendant ce temps, nous avalons le breakfast (ô combien fast !) que de gentilles WAAF nous ont apporté au dispersal.

« Après une longue attente en stand by, nous décollons pour la même mission. Il est 9 h 16. Arrivée sur Dieppe sans incident, mais au sol, ça n'a pas l'air d'aller tout seul. Soudain, je vois une traînée de bombes tomber dans l'eau autour

C'est le 8 mai 1942 que Bernard Dupérier inaugure l'insigne que lui a dessiné Walt Disney d'après une esquisse qu'il avait lui-même réalisée et peinte sur son DB-7 en 1940 (voir Aéro-Journal n° 1). (ECPA)

Caricature de Dupérier, baptisé *Knight of Day Sweeps*, le chevalier des « coups de balai » diurnes. (SHAA)



d'un destroyer. Un bombardier boche, sans aucun doute; je n'arrive pas à le repérer. Je préviens le Wing Co; tout à coup, trois Dornier 217 apparaissent au sud, volant plus haut que nous et parallèlement à la côte. Je lance dans mon micro le « Tallyho » et fonce dans leur direction, suivi de ma section. Je vois Labouchère et Blue section faire de même, tandis que l'adjudant Darbins (Blue 2) quitte la formation et, pleins gaz, monte seul de son côté.

« Soudain, j'entends retentir la voix du lieutenant Chauvin (Red 4) : « Focke-Wulf behind, look out ! ». Je fais demi-tour avec ma section si brusquement que je croise à les toucher les Fw 190 sur le point de tirer. La protection des bombardiers a bien joué; elle ne nous a pas eus, mais nous avons perdu de vue les Dornier au cours de la manœuvre à laquelle elle nous a contraints. Je reviens sur les bateaux dont nous avons la garde et j'appelle à la radio pour reformer le Squadron dispersé.

« À ce moment précis, j'aperçois deux Do 217, tout noirs, qui piquent sur les bateaux au-dessous de moi. Suivi de Red section, je mets les gaz en grand. Avant d'être à portée de tir, je vois, hélas !, le premier lâcher ses bombes; j'attaque le second. Celui-ci atteint par mes balles et par celles de l'adjudant Massart, mon numéro deux, dégage sans avoir largué ses projectiles.

« Nous rentrons à 11 heures, mais Darbins manque à l'appel. Il a été descendu par les Focke-Wulf, alors qu'emporté par son enthousiasme et son désir d'abattre un Dornier, il s'est séparé de sa section pour monter plus vite attaquer l'ennemi. Par contre, Labouchère a descendu deux Dornier 217 ».

L'Île-de-France repartira encore deux fois en mission. Dans la soirée, Dupérier fait le bilan :

« Nous avons quand même aujourd'hui, au cours de cette opération connue désormais sous le nom d'opération « Jubilee », abattu trois bombardiers 217, endommagé cinq autres de ces appareils et descendu un Fw 190. Nos pertes sont d'un pilote et de deux avions perdus. Ce score est parmi les bons, surtout si l'on considère les circonstances et les heures où nous avons été engagés ».

Né Bernard Sternberg de Armella le 13 juin 1907 à Paris, Dupérier adoptera le nom de jeune fille de sa mère lorsqu'il rejoindra clandestinement la RAF en mars 1941. Entre-temps, ce fils d'industriel n'aura de cesse de concrétiser son rêve : voler. Passant outre l'interdiction paternelle, il s'engage fin 1927 dans l'aviation et rejoint la 5^{ème} escadrille d'observation à Marrakech pour deux ans. Il remplace son père à la tête des affaires au décès de celui-ci, mais poursuit son rêve en construisant un bimoteur amphibie et en servant de pilote d'essais à la firme SAFA qui importe les Koolhoven. À la mobilisation, il est affecté au GB II/32 et participe à son unique mission de guerre de la campagne de France, le 9 septembre 1939, en menant un vol de reconnaissance sur Bloch 200 au-dessus de Trèves. Son groupe est replié en Afrique du Nord pour être transformé sur DB-7 (cf Aéro-Journal n° 1).

Démobilisé après l'armistice, il réussit à obtenir un poste de représentant qui l'amène à effectuer un voyage d'affaires aux États-Unis en décembre 1940. Il ne rentrera pas. Passé au Canada, il gagne la Grande-Bretagne et s'engage dans les FAFL.

D'abord affecté aux N° 242 et 615 *Squadrons*, le capitaine Dupérier rejoint le N° 340 *Squadron* (Île-de-France) dès sa création, en octobre 1941 pour prendre en charge le *Flight B* ou escadrille *Versailles*. Il est nommé *Squadron Leader* le 11 avril 1942, le lendemain de la toute première mission du groupe, qui voit la disparition de son chef, le capitaine de corvette de Scitivaux.

Retiré du front le 30 novembre 1942, Dupérier est envoyé en mission au Canada. Affecté à son retour au N° 341 *Squadron* ou GC III/2 *Alsace* comme « surnuméraire », il en prend le commandement par intérim après la mort du commandant Mouchotte, le 27 août 1943. Un mois plus tard, il est nommé *Wing Commander* du célèbre *Wing* de Beggin Hill. Il sera le seul Français à commander une escadre de chasse de la RAF.

Début 1944, il rejoint l'état-major du général Koenig. Cependant, la guerre derrière un bureau de lui convient guère, alors il se porte volontaire pour des missions spéciales. Il est parachuté dans le maquis près de St Brieuc, le 4 août 1944, mais est grièvement blessé à la jambe deux jours plus tard par un obus antichar. La guerre est finie pour lui.

Hautement décoré, il est rendu à la vie civile où il devient successivement fondateur de la compagnie Air Transport, conseiller du ministre de l'Air, consultant de Boeing et enfin administrateur d'Air France. Il est également l'auteur de deux livres, dont un, *La Vieille Équipe*, paru chez Berger-Levrault en 1946, a servi de support à cet article.

Bernard Dupérier nous a quittés en juin 1996.

LES VICTOIRES DE BERNARD DUPÉRIER

06.07.41	1 Bf 109F	Lille	N° 242 Sqdn
03.05.42	1 Fw 190	Calais	N° 340 Sqdn
19.08.42	1/6 Do 217	Dieppe	-
02.11.42	1 Fw 190	Berck	-
	1 Fw 190	Le Touquet	-
24.09.43	1 Fw 190	Beauvais	N° 341 Sqdn
03.10.43	1/2 Fw 190	Somme	-

Objectif Schweinfurt



« *This is it !* », un B-17F-10-VE (42-5725) appartenant au 422nd Bombardment Squadron, 305th Bombardment Group de la 8th Air Force, au cours de l'assemblage au-dessus de Chelveston (Angleterre) avant le départ pour la terrible mission de Schweinfurt, le 17 août 1943.

L'appareil est armé de deux mitrailleuses lourdes jumelées dans le nez, une disposition rapidement abandonnée en raison de la trop grande force du recul et de la complexité de l'affût. Le radio, en revanche, n'est armé que d'une seule mitrailleuse.

L'avion porte le code XK-P et des cocardes soulignées en rouge, dont le blanc a été volontairement grisé.

Cet appareil, transféré au 381st Bombardment Group, terminera sa carrière au retour d'une mission sur Stuttgart, le 31 mai 1944.

En médaillon, l'équipage du Lieutenant David Hutchens, qui pilotait l'appareil lors de sa dernière mission.

(Blitz Photo Library)

Au service de l'ennemi (2)

L'importance numérique du Caudron C.445 au sein de la Luftwaffe peut être mesurée au fait que pas moins de 299 sont recensés dans les listes des pertes dressées entre mai 1941 et août 1944, date au-delà de laquelle ces listes n'existent plus. Ces appareils appartenaient pour la plupart aux écoles, mais certains avaient trouvé d'autres fonctions au sein d'unités organiques (I./JG 27, III./JG 51, JG 105, I./NJG 101, II./KG 40, *Kurierstaffel* 110...), où ils servaient surtout pour les liaisons.

Ce C.445, qui a fait l'objet d'un profil en couleurs dans le précédent numéro, n'a pas été identifié formellement.

Deux possibilités existent :

1) le C.445 n° 437 du II./ZG 1, après un décollage raté à Konstantinowka, le 16 juillet 1942;

2) le C.445 n° 445 du I./SKG 210, touché par la DCA à Smolensk, le 30 août 1941.

Rappelons que la ZG 1 a été reconstituée début 1942 avec des éléments de la SKG 210 et que l'insigne de la guêpe avait été conservé.
(Archives A-J.)



Sorti de l'usine d'Issy-les-Moulineaux le 5 juin 1941, le C.445 n° 841 (c/n 9217), n'aura pas été bien loin, en s'écrasant peu après sa réception par la Luftwaffe (il porte encore son code de transfert : CD+YF).

Du nombre de machines accidentées, on peut déduire que la Luftwaffe en a utilisé au moins 800 exemplaires (à plus ou moins 100 près).

On est donc loin des quelque 150 appareils saisis entre juin 40 et novembre 42, même en y incluant les 75 machines dont la construction fut autorisée par les Allemands en juillet 1941.

Produits pour la plupart en zone occupée, ces appareils ont échappé à un recensement exhaustif et détaillé.

(A. Gerlitz)

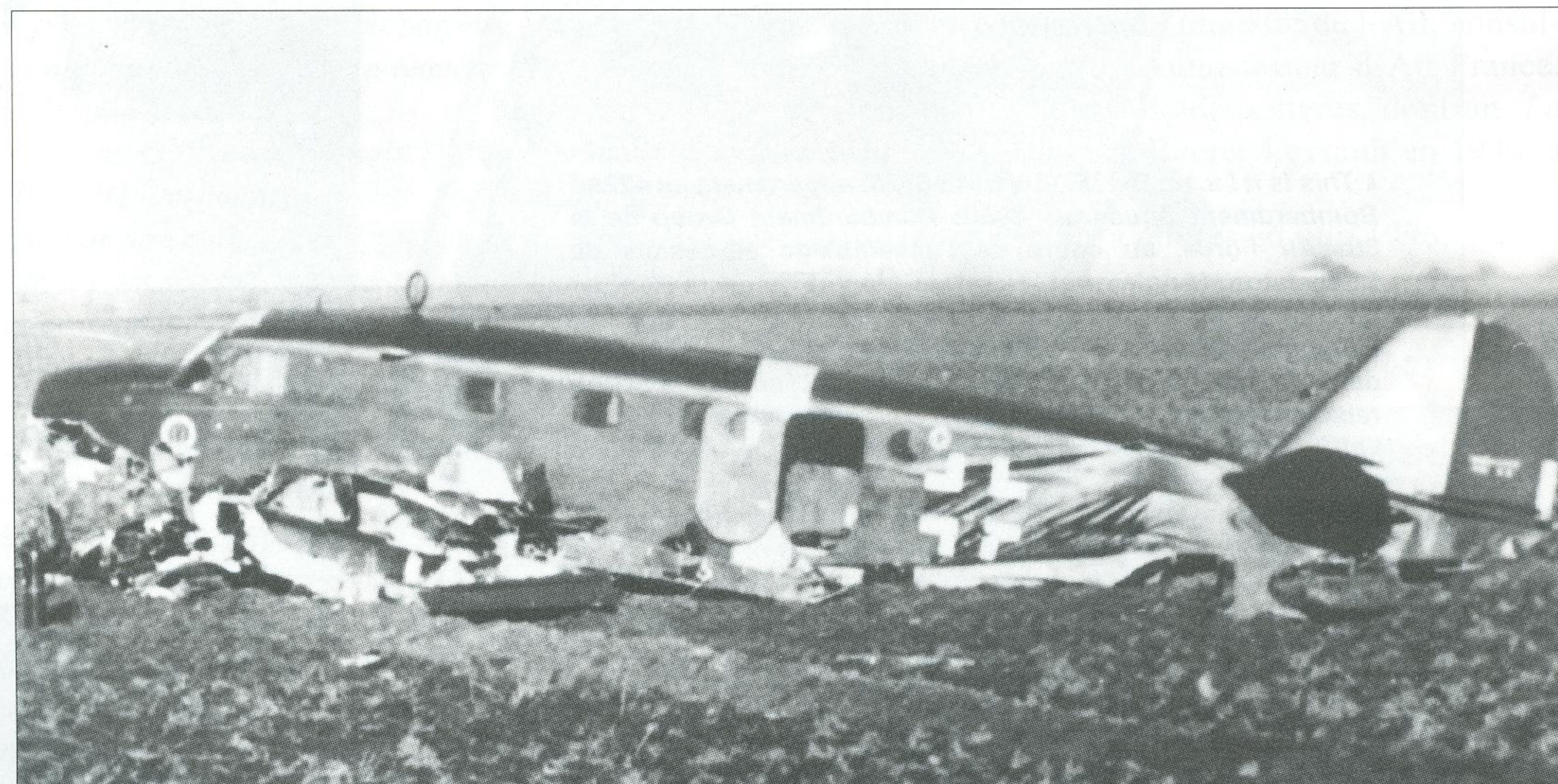


Un C.445 inconnu, portant un insigne non identifié sur le nez.

La bande jaune entourant le fuselage laisse à penser qu'il s'agissait d'un appareil de liaison opérant sur le front Est.

Toute information de la part de nos lecteurs sera la bienvenue.

(Collection J.V. Crow)

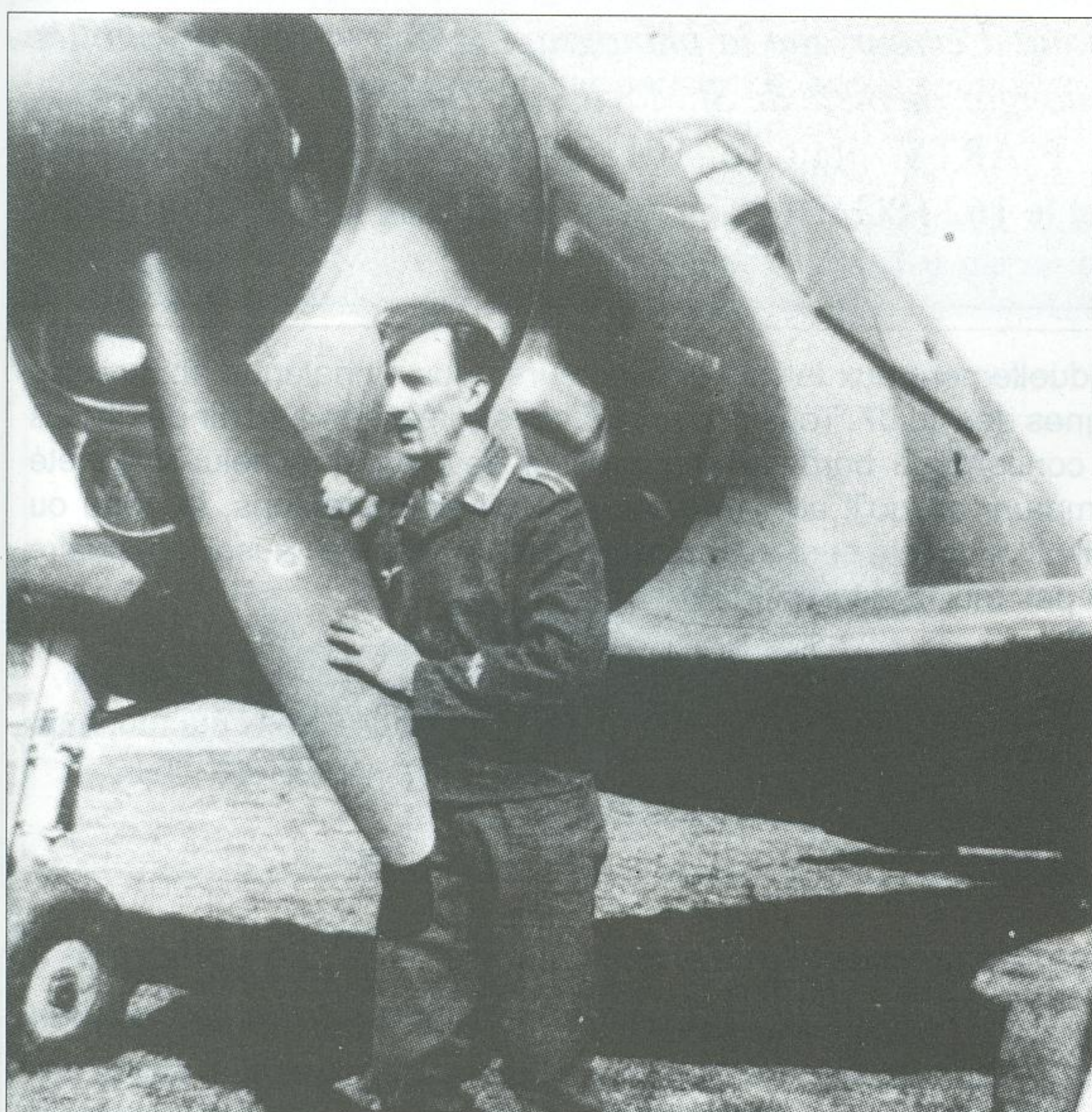




Ci-dessus : deux NAA-57 de la Jagdflieger-Schule 3 à Vienne-Schwechat, en 1942. (Collection T.E. Willis)

Ci-dessous : à gauche, un Bloch 152 photographié à Görlitz fin 1940 et à droite, un Bréguet 695 (peut-être à Villacoublay). La plupart des exemplaires capturés de ces deux types furent versés aux Luftdienst-Kommandos. (Archives A-J.)

En bas : le MS.230 n° 662, codé BH+XQ, dans une école de pilotage en Allemagne. (Collection T.E. Willis)



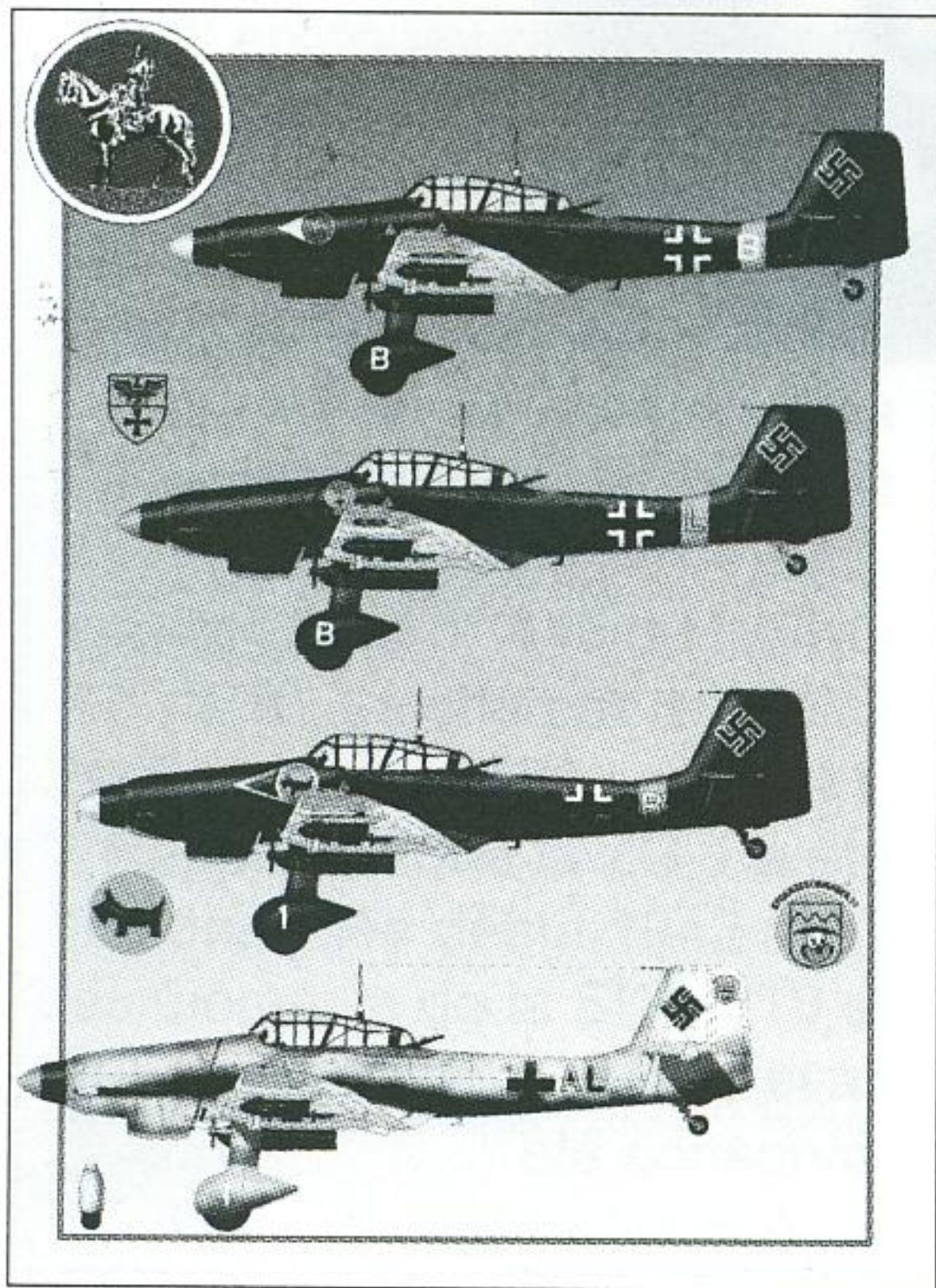
Retour de flammes

Bien sûr qu'il manquait quelque chose aux pages 9 et 20 du n° 4 : les légendes, tout simplement.

Ce sont les joies de l'informatique...

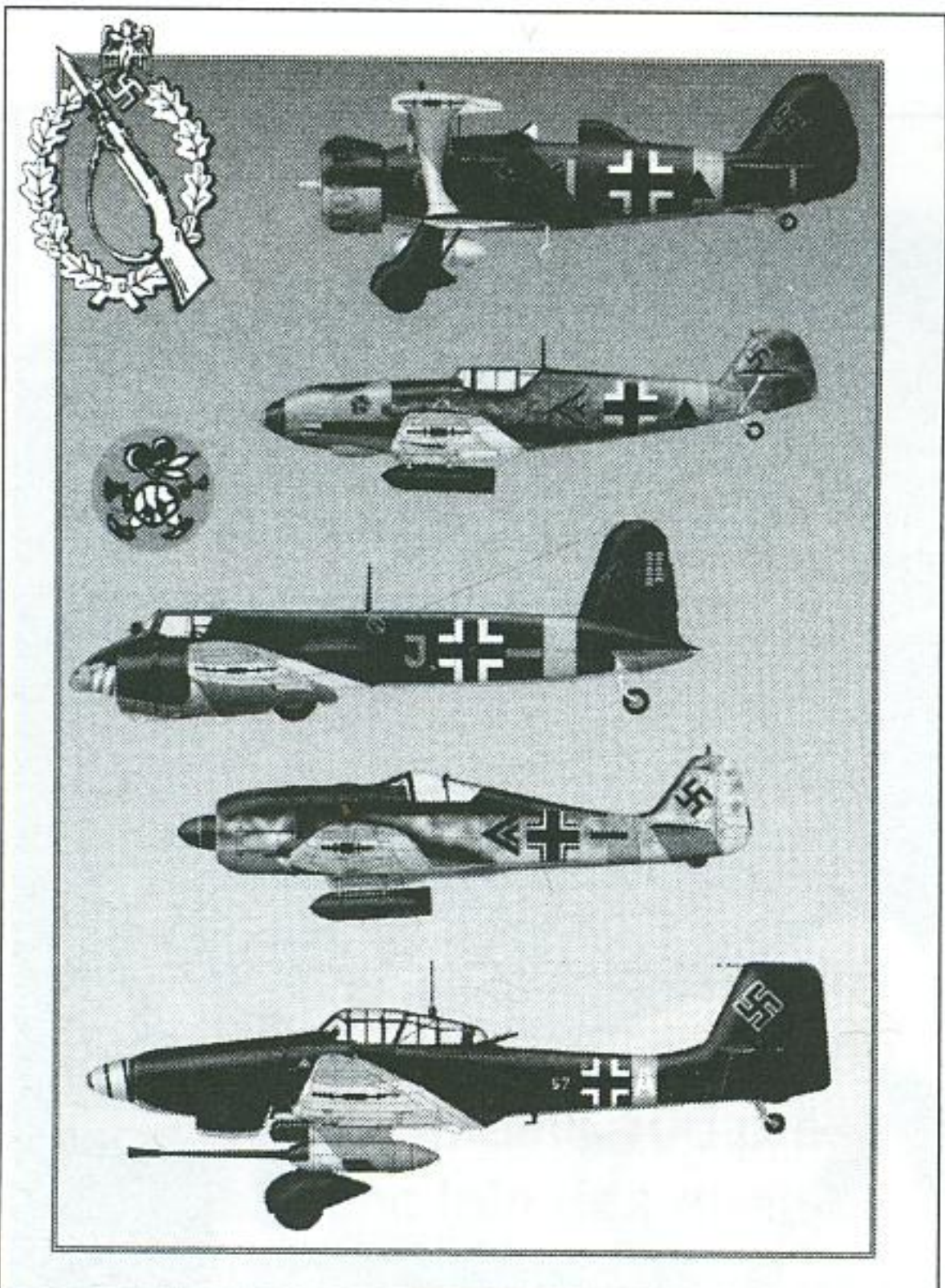
Nous prions nos lecteurs de bien vouloir excuser ces petites erreurs de jeunesse.

Page 9, de haut en bas :



la RK, sera tué le 26 juillet 1944.

Page 20, de haut en bas :



– Le Ju 87D-3 du *Hauptmann* Alwin Boerst, *Kommandeur* I./SG 2 à Pervomaïsk (Russie), le 29 janvier 1944.

– Le Ju 87D-3 du *Hauptmann* Bruno Dilley, *Kommandeur* I./St.G.2 à Tatsinskaïa (Russie), en juillet 1942.

– Le Ju 87D-3 du *Hauptmann* Bruno Dilley, *Kommandeur* I./St.G.2 à Tatsinskaïa (Russie), également en juillet 1942. Dilley (RK-EL) survivra à la guerre et décèdera en 1968.

– Le Ju 87D-3 de l'*Oberleutnant* Theodor Haker, *Kapitän* 3./SG 77 à Ouman (Ukraine), en février 1944. Haker, titulaire de

– Le Hs 123A-1 du *Hauptmann* Josef «Bazi» Menapace, *Kapitän* 7./Sch.G.1 et *Adjutant* II./Sch.G.1, à Tusov (Russie), en août 1942. Menapace (RK) sera abattu et tué par la DCA le 6 octobre 1943.

– Le Bf 109E-7/B du *Hauptmann* Alfred Druschel, *Kommandeur* I./Sch.G.1, à Tusov (Russie), en août 1942.

– Le Hs 129B-2 (Wk.Nr.0364) de l'*Oberleutnant* Rudolf-Heinz Ruffer, *Kapitän* 8.(Pz)/Sch.G.1, à Kertch (Crimée), en avril 1943. Titulaire de la RK, abattu par la DCA le 16 juillet 1944.

– Le Fw 190G-3 (Wk.Nr.160948)

du *Hauptmann* Heinz Frank, *Kommandeur* II./SG 2 à Bagerovo (Russie), fin 1943. Frank (RK-EL) sera tué dans un accident le 7 octobre 1944.

– Le Ju 87G-2 du *Hauptmann* Andreas Kuffner, *Kapitän* 10.(Pz)/SG 3 à Riga-Spilve (Lettonie), en octobre 1944. Kuffner (RK-EL) sera descendu par des Spitfire le 30 avril 1945.

Les illustrations se rapportant à l'article « J'ai volé sur Me 262 » montrent toutes le même Messer 262, Wk.Nr. 1133332. D'autres photos de notre premier 262 ont été publiées dans « Me 262 described, part 2 » de K.A. Merrick, chez Kookabura (1972), ainsi que dans « Armes secrètes et ouvrages mystérieux » de Myrone Cuich (1984). Les photos font bien apparaître les marquages US, qui seront recouverts par la suite à Orange d'une peinture claire (vert ?). Les clichés réalisés suite au crash du capitaine Housset, le 6 septembre 1945, près de Nevers, montreront bien l'exact contour des « Feudin' 54th Squadron », « Julie » ou « Balou » sur le réacteur droit.

Ce Me 262 fut amené de Lechfeld vers St Dizier par le Colonel H.E. Watson, le matin du 4 juin 1945, en 50 minutes, puis en début de soirée de St Diz vers Melun, en 15 minutes. La veille, Watson avait « checké » l'avion par un vol local sur Lechfeld. « Julie » fut donc notre premier jet, mais il fut numéroté « 2 » plus tard, après l'accident du capitaine Housset.

B. Hugot, Brazey-en-Plaine (21).

AU SERVICE DE LA VÉRITÉ

La parution de la première partie de « *Au service de l'ennemi* » a entraîné la réaction de plusieurs lecteurs, parmi lesquels J-C. Mermet et P. Ricco. Voici en substance, leurs remarques :

– le SE-200 n° 01 n'a jamais été immatriculé 2D+UT. « Cette légende est née dans les années 50/60, à une époque où la seule photo connue était inexploitable ». Il portait en fait le code 20+01. On ne sait toujours pas à quelle date exacte il a été coulé, mais ce ne peut-être le 17 avril. Quant aux Mosquito, aucune des unités connues basées dans la région, n'a effectué de bombardement sur le lac de Constance au mois d'avril. Le mystère reste donc entier.

– Le SE-200 n° 02 n'a pas été saisi par les Allemands, mais construit pour eux, puis détruit avant achèvement.

– SO-161 : la Luft Hansa n'a commandé que 10 exemplaires, c'est l'état français qui en a commandé 25 (soit un total de 35). P. Ricco poursuit : « À ma connaissance, aucun Bloch 161 ne s'est jamais trouvé à Montaudran; c'est la légende, étayée par un surprenant ensemble de documents alliés et allemands faisant les bilans des bombardements qui, tous, sans exception, se trompent soit sur la date, soit sur le lieu. [...] Je peux affirmer sans risque d'erreur que la photographie que vous avez publiée du 16+11 a été prise dans le hangar de piste de St Martin-du-Touch (donc le 2 mai) ».

– Bloch 160/161/162 : le F-ARTV était le 161 n° 01. On retrouve un 160 (probablement le F-AREO) et le 162 (PG+IE en mars 1943) à la KG 200 début 1944.

Nous n'avons pas répondu individuellement aux lettres des lecteurs nous signalant d'apparentes anomalies dans les codes et insignes des Ju 87. Tous nos profils ont été réalisés à partir de photos attestant la présence du pilote concerné à bord de l'appareil. Il se peut que celui-ci ait été photographié dans un avion d'emprunt ou qu'il ait conservé, pour diverses raisons, le code ou l'insigne de son ancienne escadrille. Cet article aura au moins prouvé une chose : aussi légendaire soit elle, la rigueur allemande n'a pas toujours fonctionné.

Contrairement à ce qui a été écrit en page 36 du n° 4, Heinrich von Einsiedel n'a pas été tué, mais, après avoir été capturé, il s'est engagé volontairement aux côtés des Soviétiques.

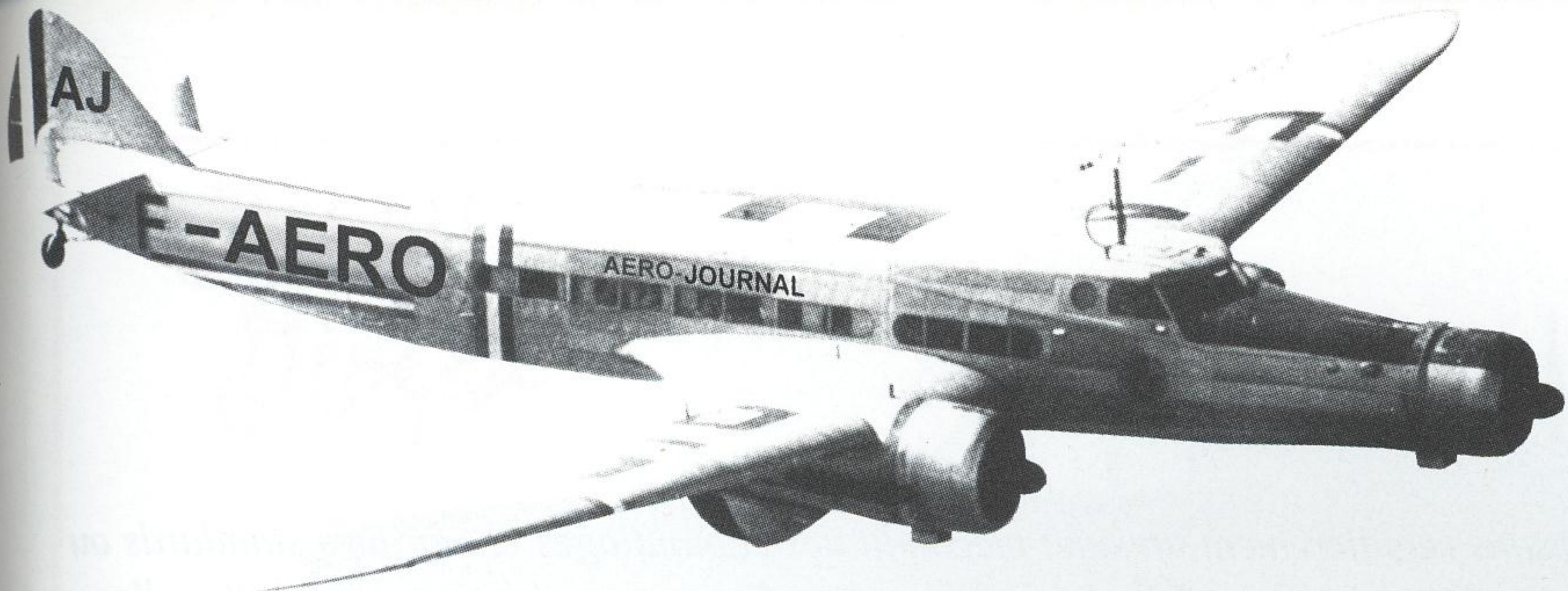
Je possède des décals Carpena concernant le Morane-Saulnier MS.226 embarqué à bord du porte-avions Béarn en 1937, mais je n'ai absolument pas de documentation sur cet appareil. Comment faire pour en trouver ?

F. Gori, Deuil-la-Barre (95).

Le MS.226 n'a pas été embarqué, à proprement parler, sur le Béarn. Seuls deux prototypes en ont été construits. On connaît quelques très rares vues du n° 01, après son affectation à la Section d'entraînement de la Flottille du Béarn, à Hyères. Il n'est pas formellement attesté qu'il ait effectué des appontages sur le Béarn, bien que cela semble probable. N'oubliez pas que les gouvernes de profondeur étaient tricolores. Bon courage !



Collection P. Rivière, origine inconnue.



Reçu cinq sur cinq

Nous publions ci-dessous une lettre de J. Derivière (Nogent s/- Marne, 94). La question est de savoir si le cartouche peint sur le P-39 du GC II/6 publié en p. 33 du n° 3 contenait bien le nom « Travail », officiellement attribué au GC II/6, mais rejeté par l'ensemble des pilotes et leur commandant.

J'ai beau chercher dans mes souvenirs, je ne trouve pas trace de cet insigne ni de cette banderolle « Travail ». J'ai questionné le colonel Labussière, ancien commandant de la Jeanne, J. Mauban, J. Labessant, A. Denelle, anciens pilotes et H. Wenisch, chef mécanicien, mais aussi aquarelliste de talent qui a peint des dizaines de P-39, aucun ne se souvient d'un avion ainsi traité.

Il faut savoir que la dénomination « Travail » avait été donnée par le secrétaire d'état l'Air, M. Grenier, militant communiste, qui voulait traduire le fait qu'une collecte avait été réalisée parmi les travailleurs le 1^{er} mai 1943 pour équiper ce groupe. Cet appel aux deniers de la population n'avait pas donné les résultats escomptés, à cause de sa connotation politique et parce que la mobilisation avait amputé les Algérois d'une grande partie de leurs moyens. Le secrétaire d'État ne renonça pas pour autant à son projet de marquer politiquement sa présence au gouvernement.

Le mot « Travail » n'était donc pas à rapprocher de la devise « Travail, Famille, Patrie », mais, ainsi que le capitaine Lacombe l'avait souligné dans une lettre adressée à l'état-major, pleine de détermination et d'humour, de la « Faucille et du Marteau ». Solidaire de son commandant, jamais ce groupe n'avait accepté ce choix.

Une hypothèse, à base de souvenir, est alors avancée par le colonel Labussière : dans les premières semaines de 1945, le ministre de l'Air Tillon annonça sa visite au Vallon, où était basé le II/6. De toute urgence, un avion aurait été maquillé et photographié pour la presse. La visite eut lieu sans incident ni chaleur et le 917 retrouva rapidement ses couleurs habituelles. Quoi qu'il en soit, à notre connaissance, jamais le nom « Travail » n'a été porté de façon continue par un avion du groupe et surtout pas celui du capitaine Lacombe, farouchement hostile à cette dénomination. Le 10 février 1949, le 2/6 est devenu « Vendée ».



Voici la photo du P-39Q qui nous a servi de base pour le profil. La photo a été prise dans les premiers jours de juin 1945.

Il est vrai qu'il faut une bonne vue pour lire le nom « Travail » dans le cartouche, mais on ne voit pas très bien ce qui pourrait y figurer d'autre.

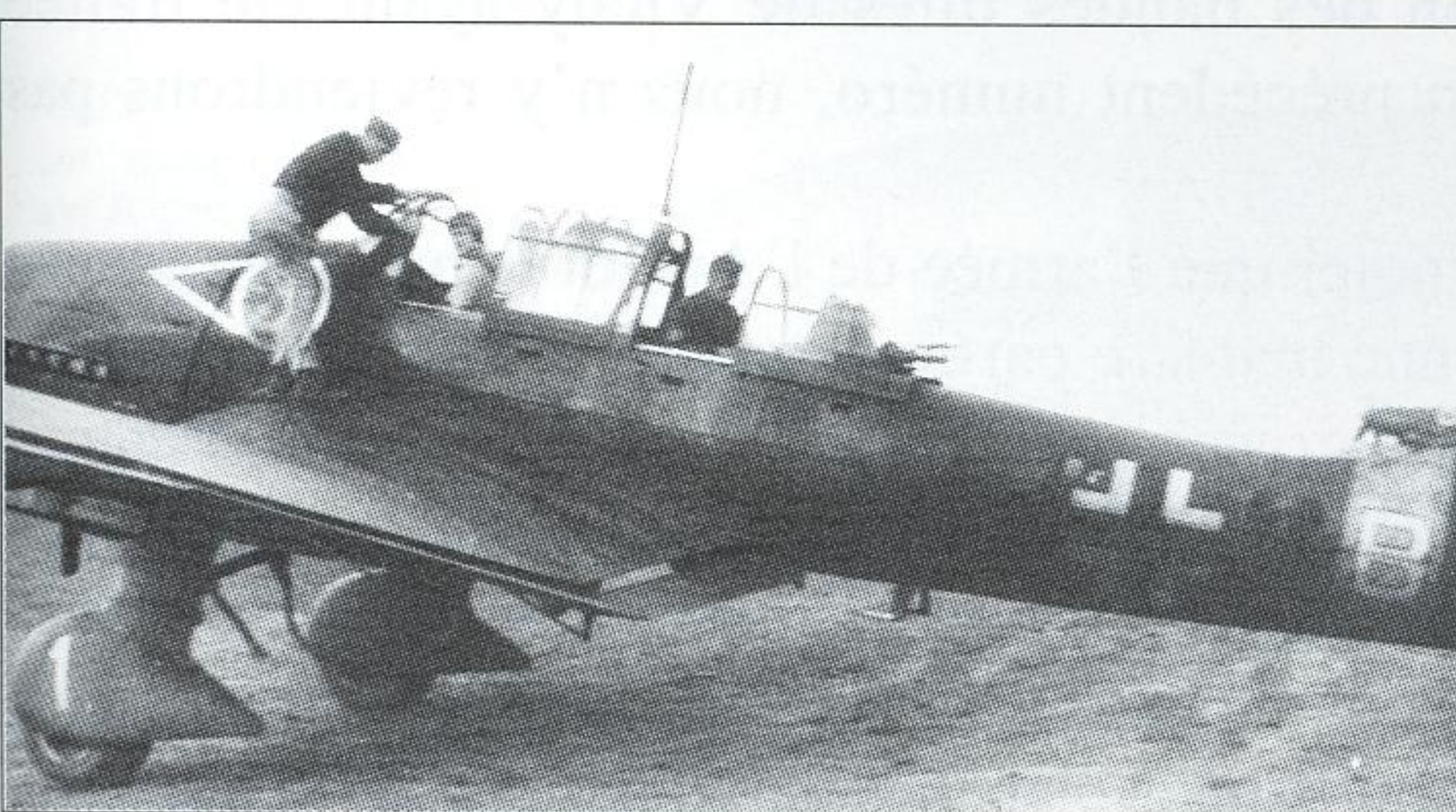
Vous avez sûrement sélectionné une sale gueule de pilote de Stuka pour la couverture du n° 4. Félicitations ! Il est bien choisi ! Numéro consacré aux Stuka à la sinistre réputation. Plus de 20 pages, il y a un peu d'abus ! A. Brotier, Paris (75).

Sympa, votre rubrique « armée de l'Air 1941 », un peu de fantaisie peut calmer certains maquettistes obsessionnels. J'envisage de construire une maquette de XFY-1 Pogo jamaïcain : fuselage jaune, aile droite verte, aile gauche rouge; identification rapide : feuille de cannabis. Décollage vertical assuré !

P. Ballarini, La Brède (33).

NOUVELLES DU FRONT

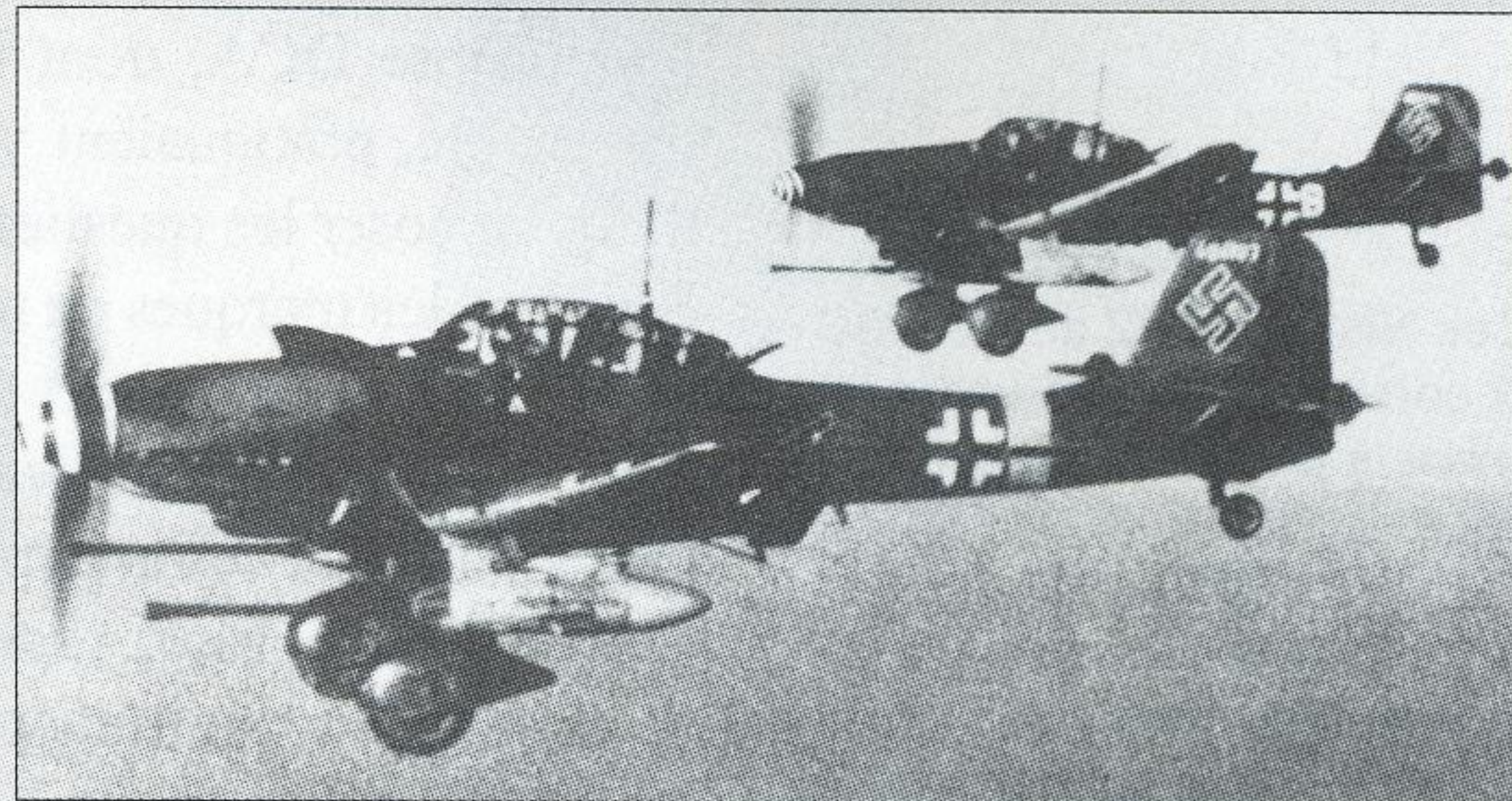
— Vends collection complète Aviation Magazine et Le Fana de l'Aviation. Faire offre : 04.78.00.17.33 (le soir)



En ce qui concerne le Ju 87G-2 de Rudel (n° 4, page 3), il me semble qu'il y a une erreur. Selon ma documentation, il volait en novembre 1944 sur le Ju 87G-2 Wk.Nr. 494193 (et non 496193), portant le code SO+FW. Ce fut à bord de cette machine qu'il fut blessé le 17 novembre 1944. En février 1945, il fut à nouveau abattu (il dut être amputé d'une jambe) à bord du Ju 87G-2 Wk.Nr. 494220 portant les marques <- + -. J'ai l'impression qu'il y a eu confusion entre les deux. En tout cas, le Werk Nummer le plus élevé retrouvé sur un Ju 87G-2 était 494258.

W. Bock, Puchheim (Allemagne).

Nous avons travaillé à partir de la photo ci-dessous, publiée dans *Stuka-Oberst Hans-Ulrich Rudel*, de Günther Just, paru chez Motorbuch Verlag en 1975. Elle manque nettement de piqué (si on peut dire) et si nous avons pris le « 4 » pour un « 6 », les trois derniers chiffres du *Werk Nummer* sont bien 193.

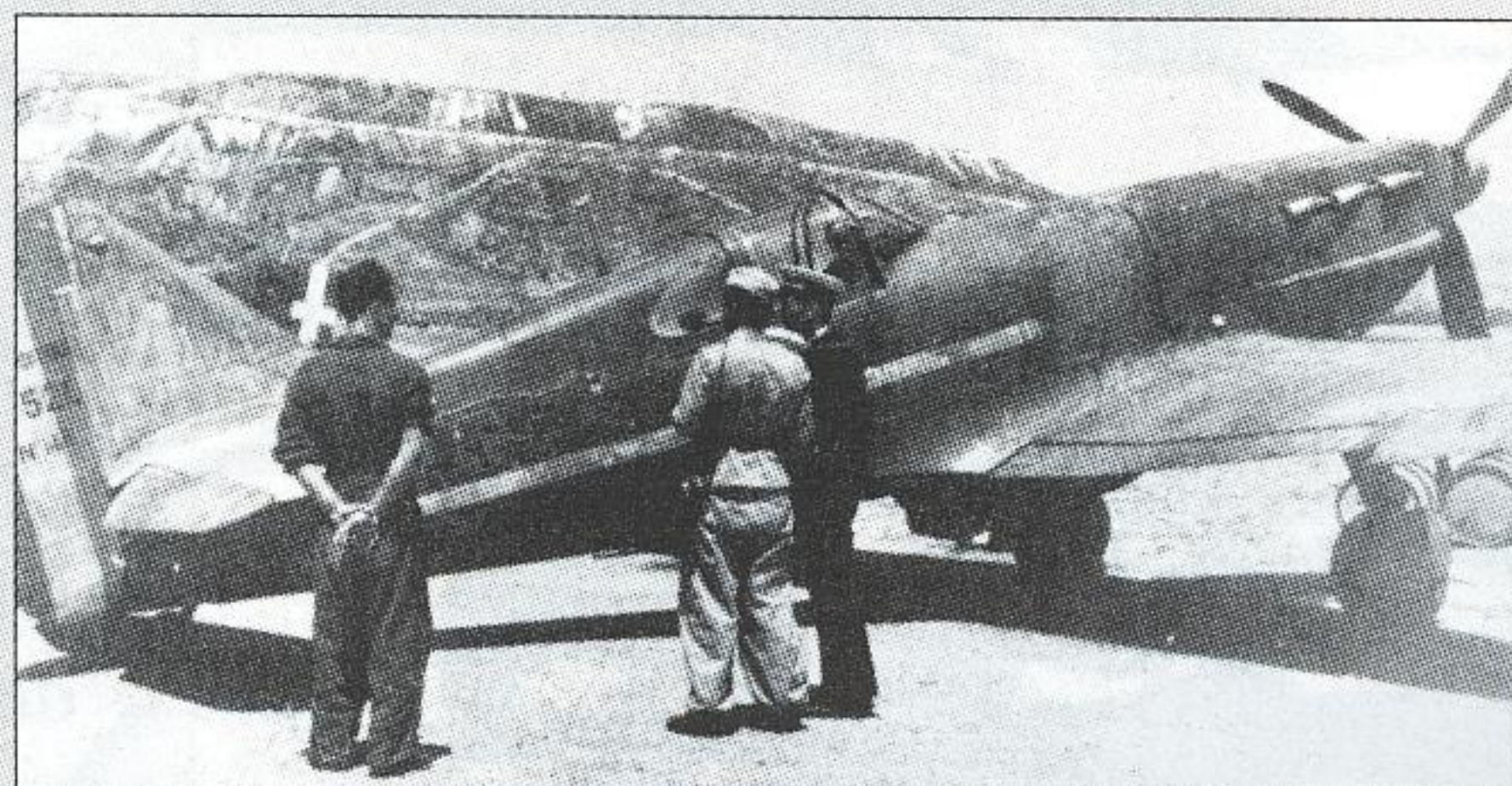


Le profil du Yak-9 du « Neu-Neu » ne peut concerner novembre 1944, car ce Régiment était équipé de Yak-3 depuis août (voir à ce propos, le livre de... C-J. Ehrengardt chez Heimdal !). Je suis aussi un peu perplexe pour les Yak-1 de Lydyia Litvyak, car le « 44 » jaune est donné par toute la presse spécialisée (anglo-saxonne) comme étant l'avion-type de cet as féminin et ce n'est pas ce que vous indiquez sur la planche couleurs. L. Piron, Brest (29).

Lorsqu'il se pose à Groß-Kalweitchen, le 27 novembre 1944, Normandie dispose de 44 Yak-3 et de 4 Yak-9 (pour un effectif de 49 pilotes). Les Yak-9 sont repliés à Garschvine le 20 décembre, où ils servent encore à l'instruction. Le dernier disparaît de l'inventaire du Régiment le 11 février 1945.

Harold Stockton et Przemyslaw Skulski (Ace Publication) sont formels : le « 44 » jaune avait été attribué à Budanova, mais il a aussi servi occasionnellement à Litvyak. Quant à la presse anglo-saxonne, ses informations datent un peu.

LEVANT... UN COIN DU VOILE



On a vu ce D.520 réapparaître dans le numéro de *Scale Modeller* d'octobre 1998 avec toujours la même légende : le D.520 n° 143 du GC II/7 en transit vers la Syrie.

Mettons donc les choses au point une fois pour toutes. Le GC II/7 n'est jamais allé en Syrie, mais, mais... le n° 143, si ! Expliquons-nous. Lors de son transfert vers le Levant, le GC III/6 a abandonné le D.520 n° 48, accidenté lors de l'escale à Tunis, base du GC II/7.

Pour compléter son effectif, le III/6 a pratiqué un échange standard, le n° 48 contre le n° 143. Ce fut donc avec les marques complètes du II/7 que cet appareil a effectué le voyage. On le voit ici lors de l'escale de Catane, le 24 ou le 25 mai 1941. À l'arrivée à Rayak (Liban), l'appareil sera repeint aux couleurs du III/6 et portera le « 5 » de la 5^{ème} escadrille. Il reviendra en Afrique du Nord avec le gros de l'unité, le 15 juillet 1941.

À propos du chevron peint devant l'insigne de certains Ju 87 de la St.G.2, Guy Fruchart de Pau (64), nous livre ses réflexions :

Il serait assez extravagant qu'un Staffelfkapitän se soit octroyé le droit d'usurper une prérogative de la hiérarchie en utilisant un symbole de Kommandeur. D'autre part, on constate, et ce, jusqu'à preuve du contraire, qu'apparemment seuls deux pilotes (Boerst et Kupfer) ont utilisé ce chevron. Il pourrait donc y avoir une autre explication. Le chevron pourrait représenter la décoration (Eichenlaub) qui avait été attribuée à ces deux pilotes. Ceci expliquerait plus rationnellement le fait que ces deux pilotes, bien que n'ayant pas les mêmes fonctions hiérarchiques, eurent le même symbole sur leur appareil.

C'est en effet une possibilité. Toutefois, ils ne furent pas que deux, comme on le voit sur la photo ci-contre montrant Bruno Dilley dans son appareil (codé +CB). Cependant, on voit mal le rapport sur le plan symbolique entre un chevron et les feuilles de chêne. Le débat est lancé...

Camouflage et marques

Sous ce titre, nous vous proposons régulièrement un sujet méconnu des camouflages et marques standards ou bien les variations plus ou moins fantaisistes, parfois en parfaite contradiction avec les circulaires officielles. Dans ce numéro, nous passons en revue les différentes marques d'identification visuelle rapide utilisées par les belligérants de 1939 à 1945, mais nous garderons les bandes d'invasion pour le prochain épisode.

De haut en bas :
Ces Nieuport 622 du futur GC II/2 portent ce qui est probablement la première marque tactique du monde (l'empennage arrière entièrement peint en blanc), dans le cadre de manœuvres menées au début des années trente.

Les appareils amenés à opérer dans les zones désertiques furent revêtus de bandes blanches pour faciliter leur repérage en cas d'atterrissage forcé. On voit ici un Potez 25TOE et un Potez 29 de l'EO 596, basée en Syrie, faisant face au ksar de Résafé. L'utilisation de telles bandes remonte à la guerre du Rif, au Maroc, dans les années vingt. (Archives A-J.)

La nécessité d'opérer une distinction entre « amis » et « ennemis » n'est apparue clairement que lorsque les avions ont atteint des vitesses supérieures au temps de réaction des défenses. Sans jamais l'affirmer officiellement, sans doute pour ne pas froisser les susceptibilités, les aviateurs ont également eu le souci d'éviter les bavures de leur propre DCA, dont les servants, quelle que soit la nationalité, pratiquaient volontiers la technique du « tirer d'abord, poser les questions ensuite ».

Bien que les marques de nationalité, le style et les couleurs du camouflage et le port d'insignes aient concouru à identifier visuellement les avions engagés en opérations, il est vite apparu que ces informations pouvaient ne pas être suffisantes ou pas assez rapidement lisibles. Chaque belligérant dut alors avoir recours à des marques distinctives parfaitement incompatibles avec le principe de base du camouflage. Si elles avaient pour but de se faire reconnaître au premier coup d'œil par ses propres forces, ces marques présentaient aussi l'inconvénient d'attirer inmanquablement l'attention de l'ennemi. Ce paradoxe ne semble toutefois pas avoir posé de cas de conscience aux états-majors.

Lors de la Première Guerre mondiale, les cocardes suffisaient en général largement à confirmer la nationalité des intrus, dont la silhouette offrait une première indication aux observateurs attentifs. Les marques chatoyantes relevaient alors davantage de la provocation à l'égard de l'adversaire ou de la mégalomanie que du souci de limiter les méprises.

LES FRANÇAIS LES PREMIERS

Si la paternité du camouflage est disputée entre Britanniques et Français, ce sont apparemment les seconds qui ont apposé les premières marques tactiques autrement que pour « faire joli » ou que pour signifier « *tous derrière moi* ». Lors de manœuvres, dont nous n'avons pas retrouvé la date exacte, mais qui doivent avoir eu lieu entre 1932 et 1934, les Nieuport-Delage 622 du GC II/2 (2^{ème} GC du 2^{ème} RAC) reçurent une couche de peinture blanche sur l'empennage arrière pour bien les distinguer des appareils du camp opposé.

LA RAF ENSUITE

La vitesse de pointe des chasseurs ayant plus que doublé en vingt ans, les défenses furent confrontées à un problème nouveau à la fin des années trente. Les premiers à se rendre compte que le progrès technologique avait sérieusement diminué le temps de réaction furent les Britanniques.

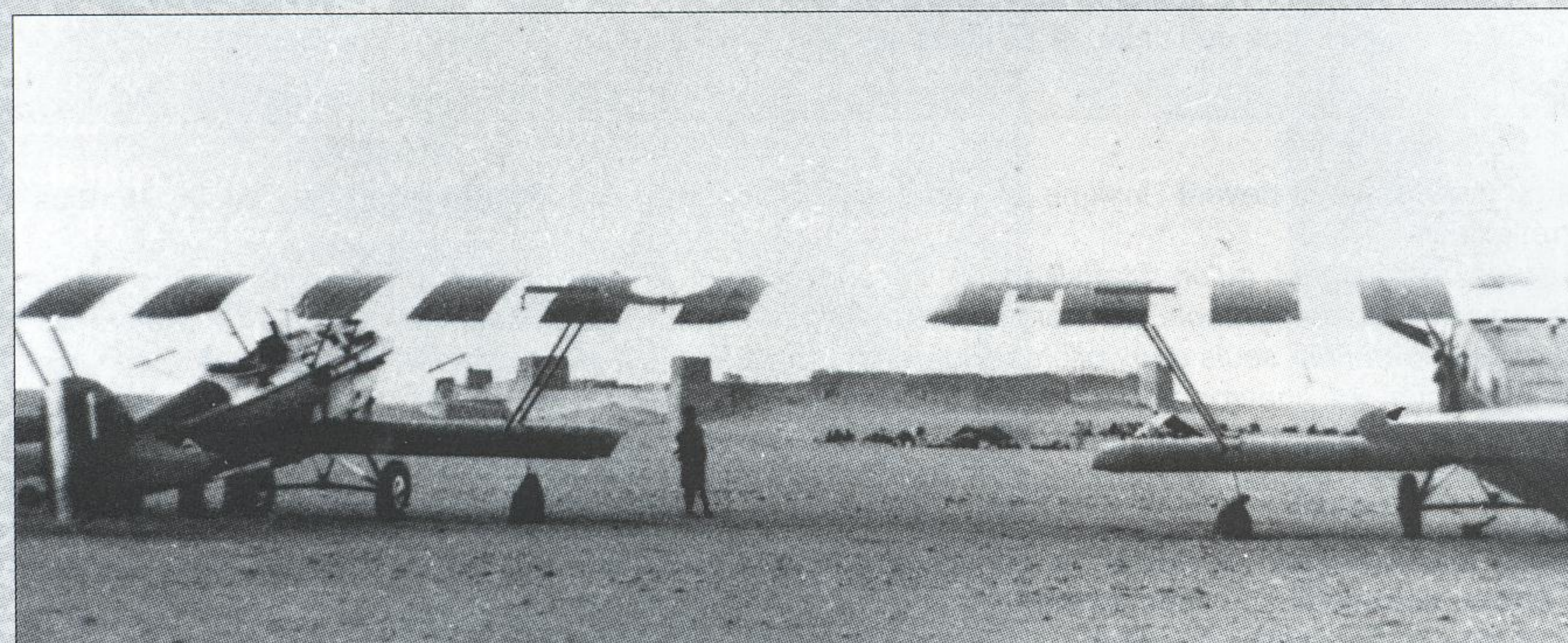
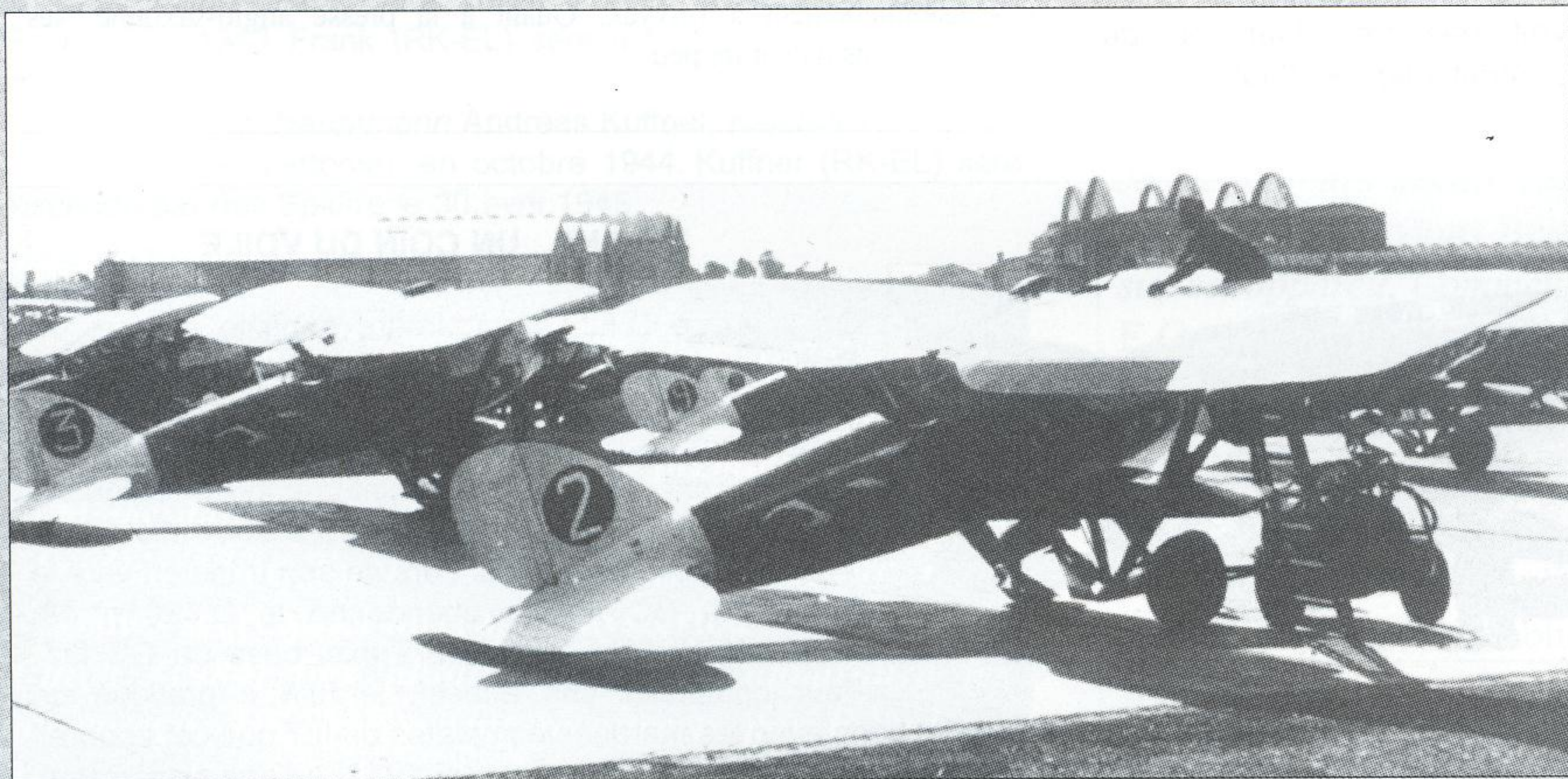
En mars 1939, ils partagèrent la surface inférieure de leurs chasseurs en deux : la moitié gauche fut peinte en noir et la moitié droite en bleu ciel ou blanc, la démarcation rectiligne s'opérant sous le fuselage. Comme parallèlement ils renforcèrent le camouflage des parties supérieures en supprimant le jaune et le blanc des cocardes d'extrados, cette mesure était donc destinée à une identification rapide des chasseurs depuis le sol. Le plus étonnant fut que beaucoup d'appareils ne reçurent pas de cocardes d'intrados, cette disposition étant laissée à l'appréciation des commandements.

Après la campagne de France, le dessous de la plupart des chasseurs fut repeint en « *duck-egg blue* », couleur plutôt optimiste pour des appareils engagés dans le ciel généralement chargé du sud de l'Angleterre !

L'ARMÉE DE L'AIR

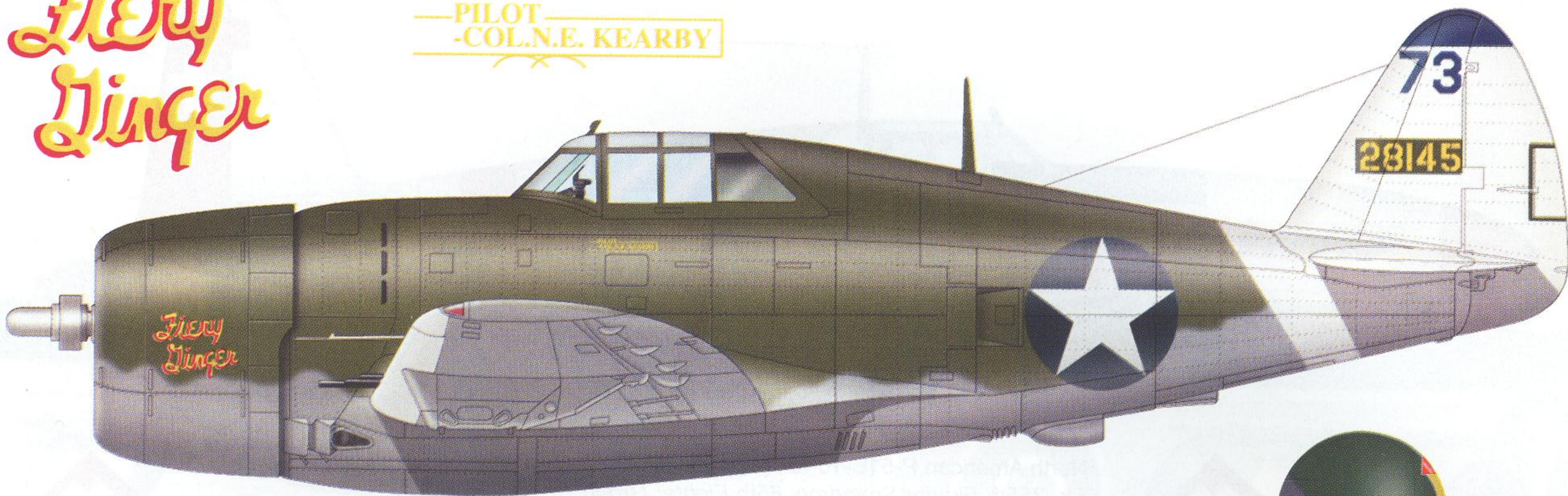
En 1940, à l'exception des Potez 631 (cf. Aéro-Journal n° 1), les avions français se laissèrent tirer dessus par leur propre DCA et leurs propres chasseurs (ou ceux de la RAF) sans que des mesures particulières fussent prises. Ce furent les commissions d'armistice allemandes et italiennes qui contraignirent l'armée de l'Air à barbouiller ses avions à l'aide de bandes colorées du plus bel effet, à tel point que l'on se demande pourquoi les Français s'entêtaient encore en 1942 à vouloir peindre un camouflage sur leurs avions. La question des bandes dites de Vichy ayant été traitée dans un précédent numéro, nous n'y reviendrons pas ici.

Il est à noter que l'armée de l'Air fut la première à marquer d'une manière particulière les remorqueurs de cible (bandes alternées rouges et blanches), les avions d'entraînement (bandes blanches diagonales sur les ailes et le fuselage) et aussi les avions utilisés dans les zones désertiques pour un meilleur repérage en cas d'atterrissage forcé (sept bandes blanches parallèles sur les extrados).

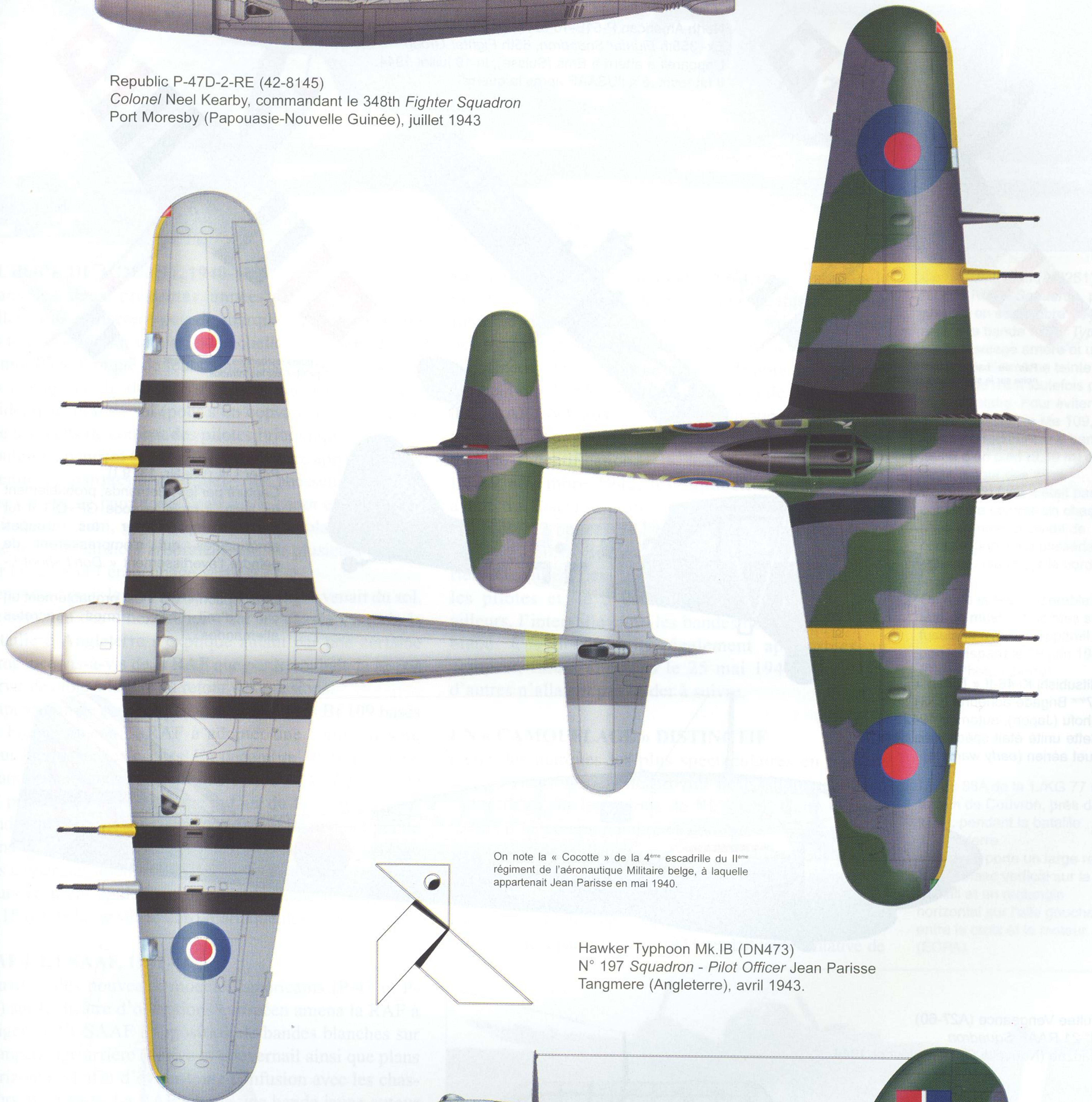


*Fiery
Dinger*

PILOT
COL.N.E. KEARBY



Republic P-47D-2-RE (42-8145)
Colonel Neel Kearby, commandant le 348th Fighter Squadron
Port Moresby (Papouasie-Nouvelle Guinée), juillet 1943

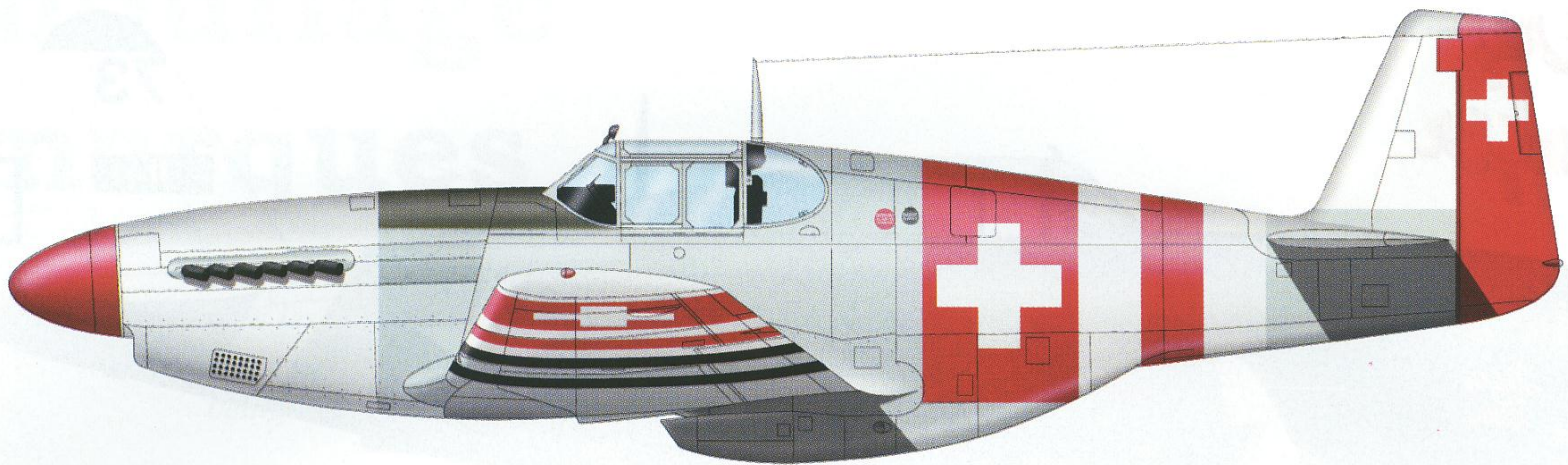


On note la « Cocotte » de la 4^{ème} escadrille du II^{ème} régiment de l'aéronautique Militaire belge, à laquelle appartenait Jean Parisse en mai 1940.

Hawker Typhoon Mk.IB (DN473)
N° 197 Squadron - Pilot Officer Jean Parisse
Tangmere (Angleterre), avril 1943.

Cet appareil pose une énigme : lorsque la photo fut prise vers avril 1943, le nez blanc avait été officiellement supprimé depuis plus de quatre mois. Or, il apparaît clairement sur le cliché !



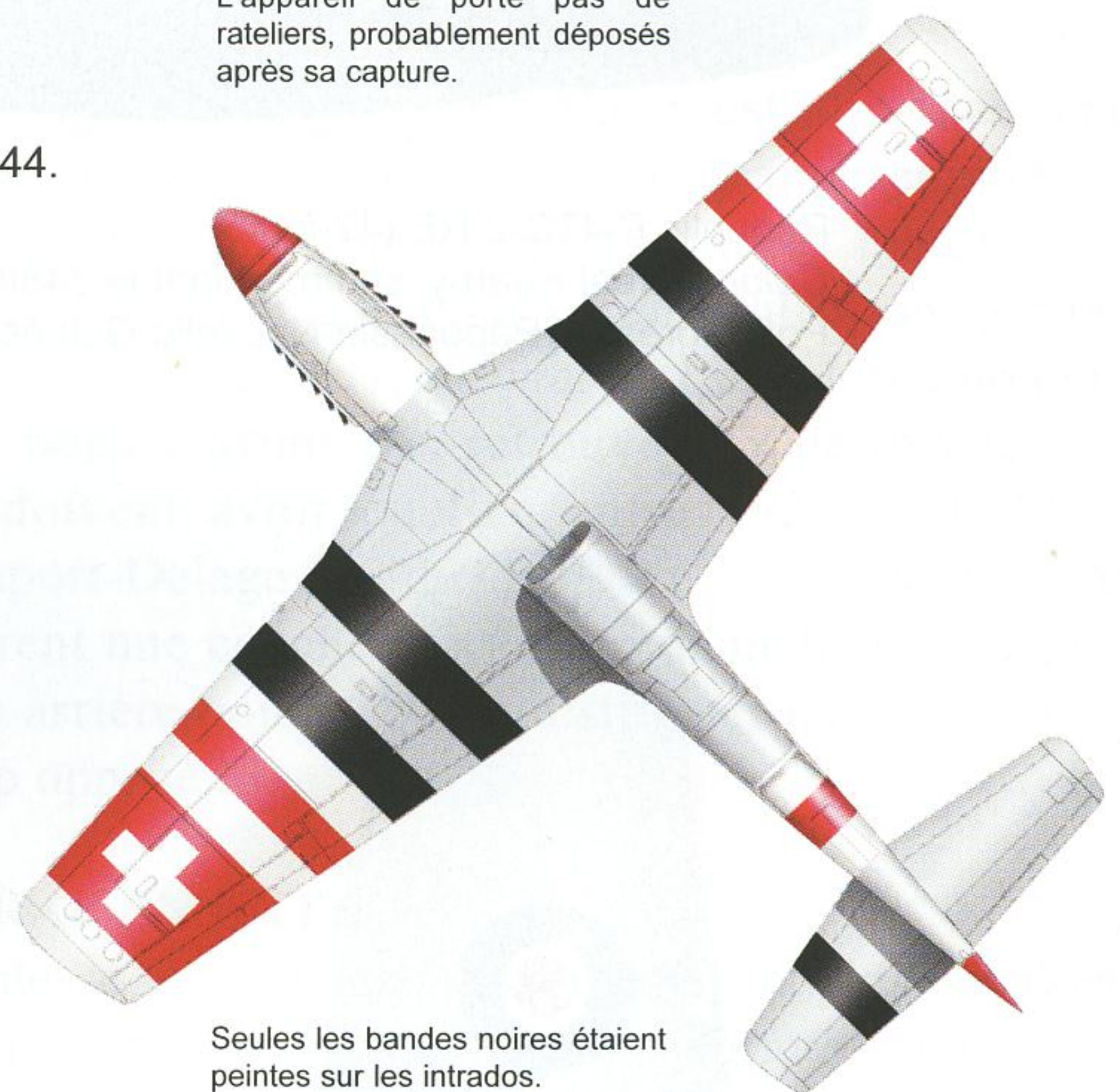
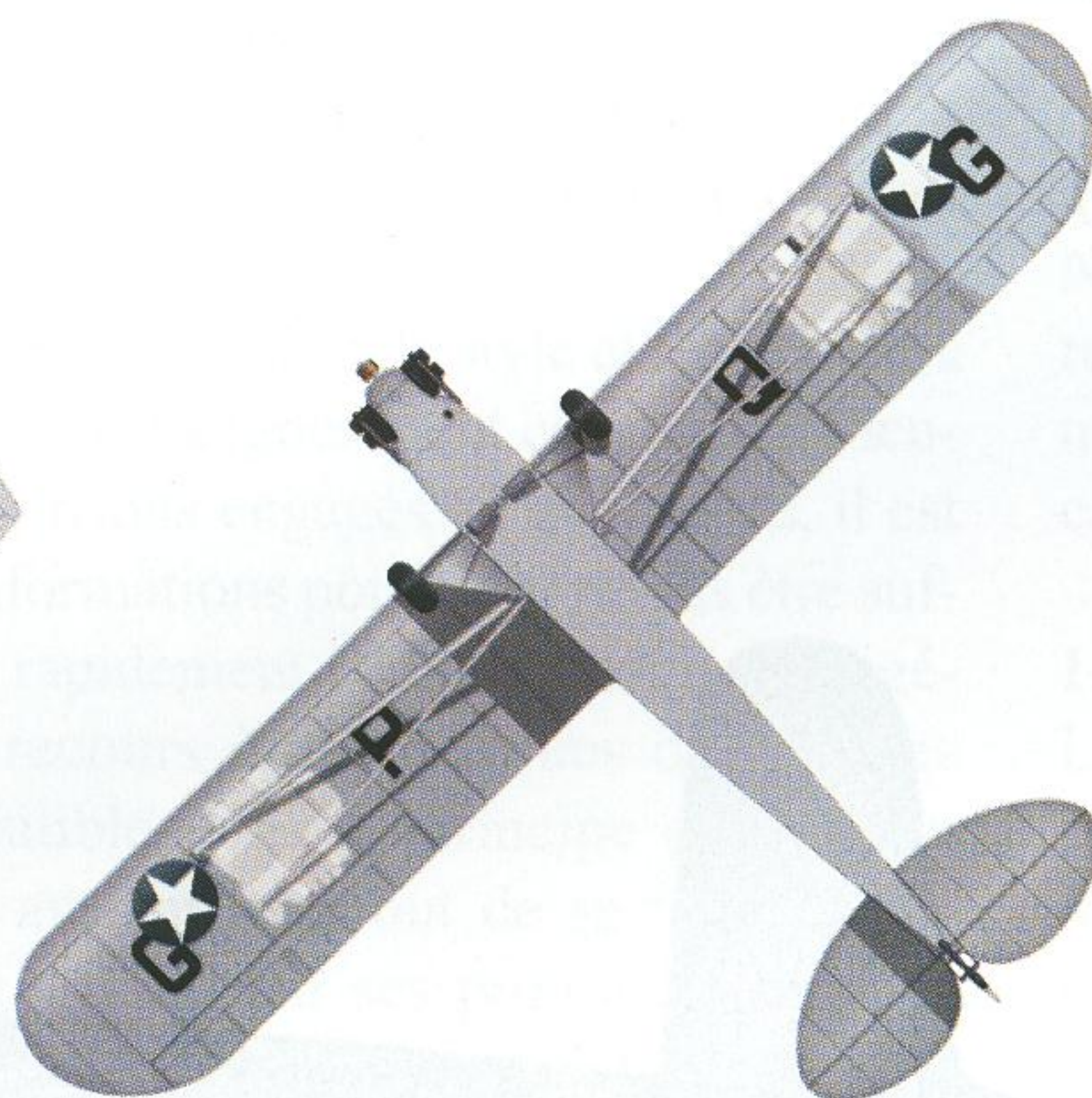


North American P-51B-10-NA (42-106438)
Ex- 355th *Fighter Squadron*, 65th *Fighter Group*
L'appareil a atterri à Ems (Suisse), le 19 juillet 1944.
Il fut restitué à l'USAAF après la guerre.

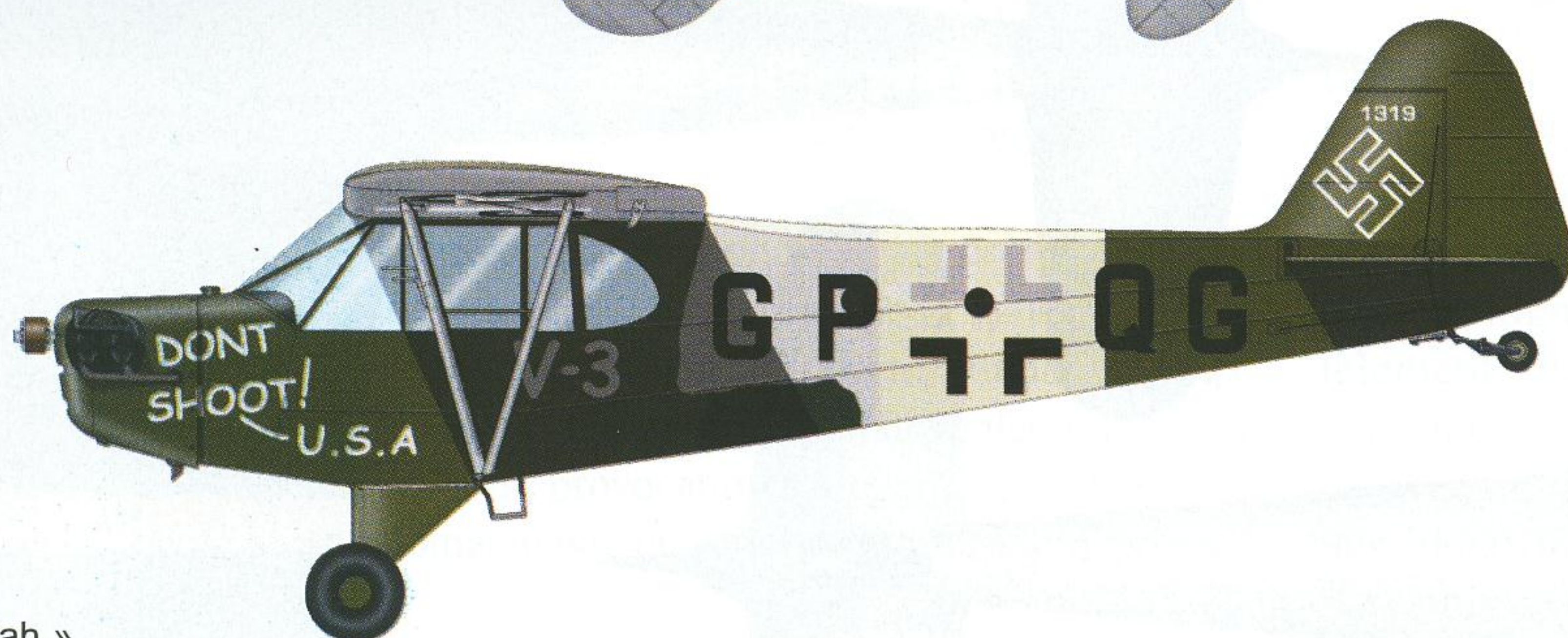
L'appareil de porte pas de
rateliers, probablement déposés
après sa capture.



Pas de bande d'identification
noire sur le stabilisateur gauche.

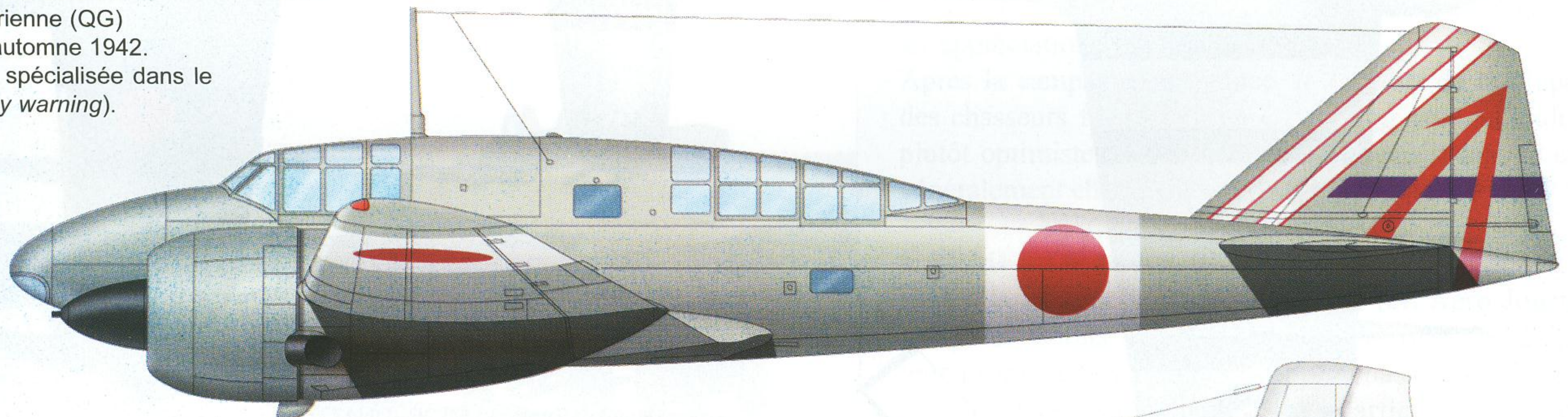


Seules les bandes noires étaient
peintes sur les intrados.

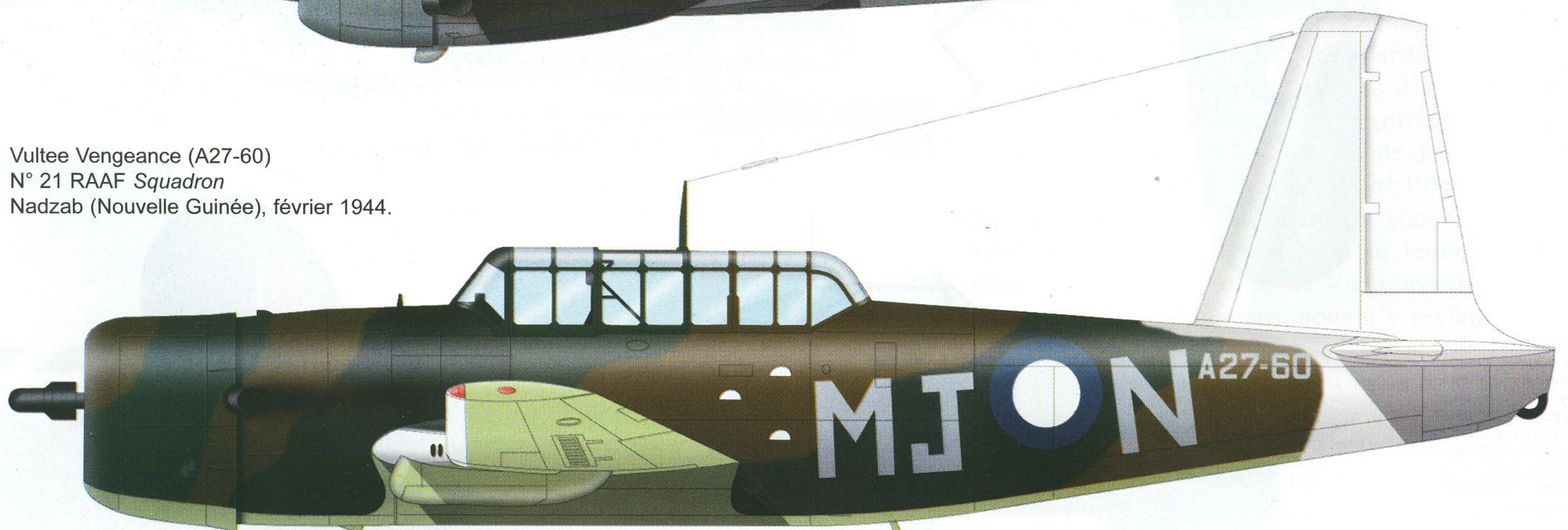


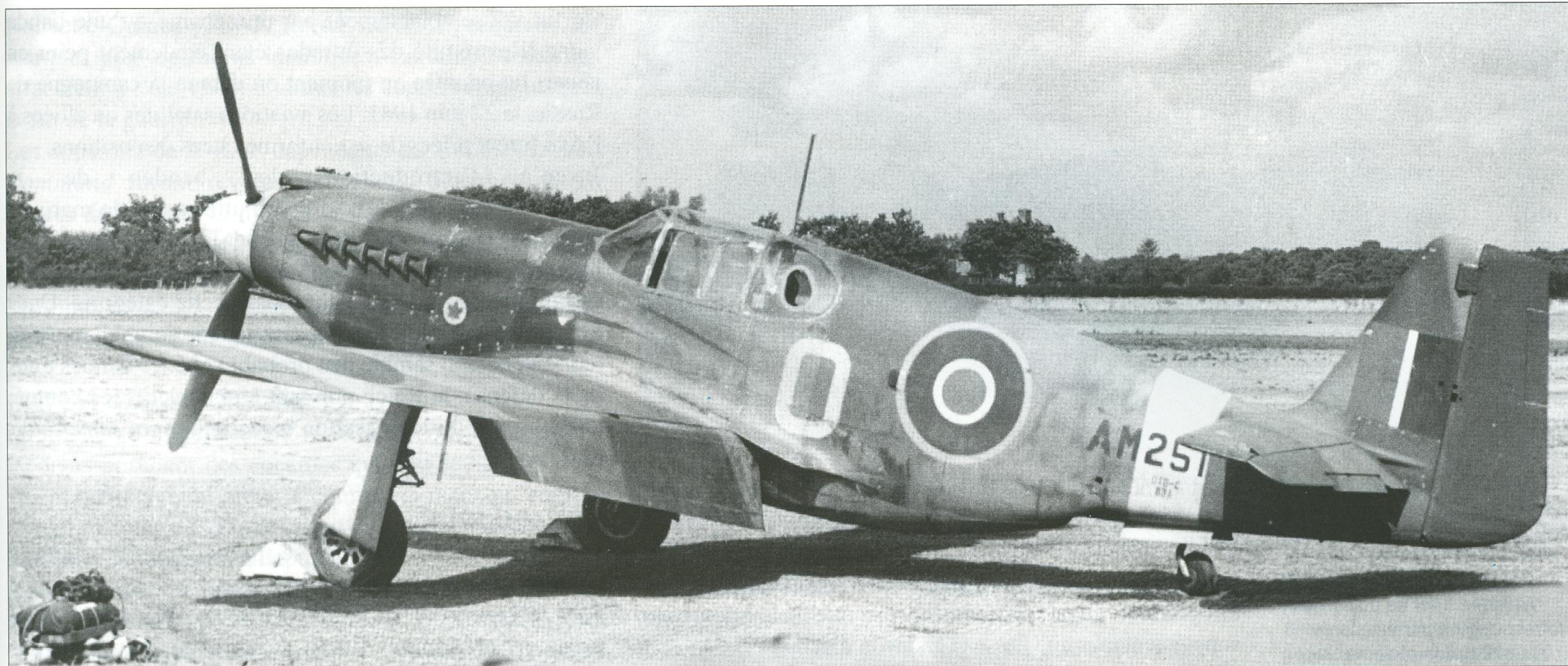
Mitsubishi Ki.46-II « Dinah »
17^{ème} Brigade aérienne (QG)
Chofu (Japon), automne 1942.
Cette unité était spécialisée dans le
guet aérien (*early warning*).

Piper L-4 (Wk.Nr. 1319 !)
Capturé par les Allemands, probablement
en Italie, il reçut le code GP+QG. Il fut
ensuite repris par les troupes
américaines qui s'empressèrent de
peindre l'avertissement « *Don't shoot ! -
USA* ».
L'inscription « V-3 » est probablement un
clin d'œil aux armes secrètes
allemandes...



Vultee Vengeance (A27-60)
N° 21 RAAF *Squadron*
Nadzab (Nouvelle Guinée), février 1944.





EUROPE DE L'OUEST, 1940-41

Dans les deux premières années de la guerre, les Allemands utilisèrent peu de marques d'identification, en tout cas pas sur une grande échelle. Il est vrai que le camouflage typique de leurs appareils (deux tons foncés en zigzag sur le dessus) s'apparentait à une marque d'identification en soi (pour s'en convaincre, il suffit de lire les récits de combat des pilotes britanniques).

Toutefois, pendant la bataille d'Angleterre apparurent les premières marques spécifiques : les chasseurs reçurent une couche de peinture à l'eau sur le capot et le gouvernail de direction, généralement jaune ou blanche, tandis que les bombardiers arboraient une ou plusieurs bandes sur les ailes et l'empennage vertical.

Cependant pour la Luftwaffe aussi le danger venait du sol. Le maintien des « nez jaunes » sur les chasseurs après la bataille d'Angleterre s'explique autant par une certaine arrogance vis-à-vis de la RAF que par le souhait de ne pas servir de cible à la *flak* au retour des missions.

L'apparition de ces marques colorées sur les Bf 109 basés en France amena la RAF à adopter une contre-mesure pour bien fixer les esprits. En décembre 1940, les chasseurs britanniques reçurent une bande « *Sky Type S* » de 18 pouces (0,45 m) de large autour du fuselage arrière, tandis que leur casserole d'hélice était également peinte dans ce ton neutre, afin de contraster avec le bariolage des casseroles allemandes. En septembre 1941, les chasseurs reçurent également une bande jaune de 6 pouces (0,15 m) de large sur le bord d'attaque des ailes.

RAF ET USAAF, 1942-44

L'arrivée des nouveaux modèles américains (P-47 et P-51) sur le théâtre d'opérations européen amena la RAF à exiger de l'USAAF l'apposition de bandes blanches sur l'empennage arrière (dérive et gouvernail ainsi que plans horizontaux) afin d'éviter toute confusion avec les chasseurs allemands. La RAF adopta une bande jaune autour des ailes de ses Mustang pour les mêmes raisons. Le 19 août 1942, lors du débarquement de Dieppe, certains monomoteurs impliqués furent revêtus de bandes blanches sur le nez. Jugé peu satisfaisant, ce système d'identification donna lieu à de longues études sur la couleur et la forme des marques qui devraient être appliquées en vue du futur débarquement en France. Nous y reviendrons prochainement.

L'entrée en service du Typhoon fut placée sous de mau-

vais auspices. Le 30 mai 1942, soit deux jours après la première sortie officielle de ce nouvel appareil, deux furent abattus par des Spitfire qui les avaient pris pour des Fw 190 et un troisième tomba dans les mêmes circonstances un mois plus tard. En septembre, les Typhoon reçurent une bande jaune semblable à celle des Mustang de la RAF. Toutefois, le 30 octobre un appareil fut abattu par la DCA anglaise, montrant l'insuffisance de cette marque d'identification.

Le 19 novembre 1942, les Typhoon eurent la partie avant du fuselage peinte en blanc et quatre bandes noires de 12 pouces de large (0,30 m), espacées de 24 pouces (0,60 m) furent appliquées sous la partie intérieure des ailes. Le nez blanc fut assez mal accueilli par les pilotes et, le 5 décembre, il fut supprimé; par ailleurs, l'intervalle entre les bandes noires fut peint en blanc. Ces dispositions, également applicables au Tempest, furent annulées le 25 mai 1944, parce que d'autres n'allaient pas tarder à suivre.

UN « CAMOUFLAGE » DISTINCTIF

L'une des marques les plus spectaculaires en matière d'identification visuelle provint de la suppression du camouflage sur les avions de l'USAAF. Cette mesure résulta d'un certain nombre de constats :

- en raison de la discrétion de la Luftwaffe au-dessus de l'Angleterre, il n'était plus indispensable de camoufler les appareils au sol;
- le volume des formations engagées au-dessus de l'Europe continentale à partir de l'été 1943 rendait toute tentative de

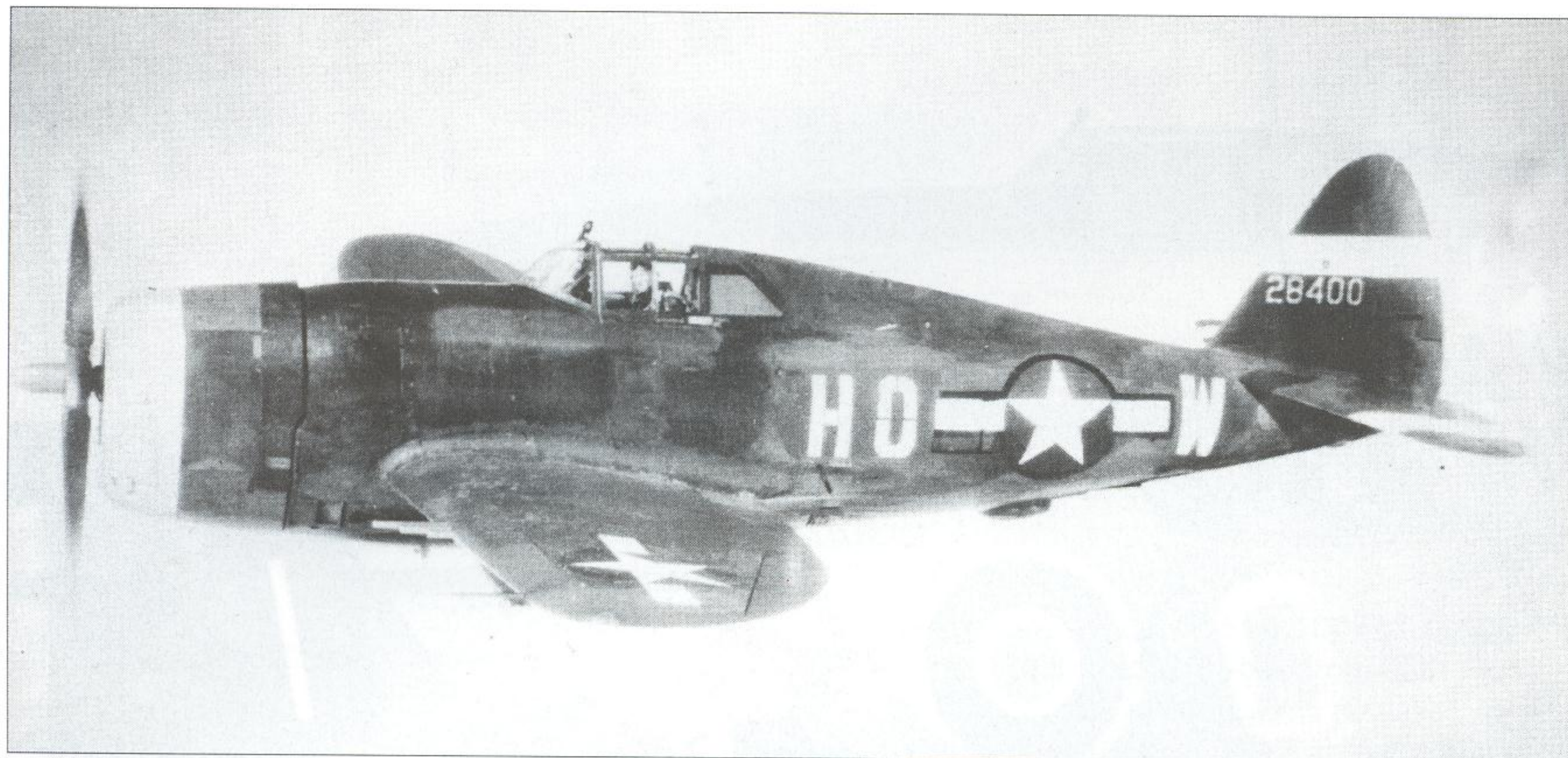
Ce Mustang Mk.I (AM251) du N° 414 RCAF Squadron, photographié en septembre 1942, arbore la bande « *Sky Type S* » sur le fuselage arrière et une casserole de même teinte. Son marquage n'est toutefois pas réglementaire. Pour éviter toute confusion avec le Me 109, les Mustang reçurent une bande jaune d'un pied (0,30 m) de large autour des ailes. Comme ce type n'était pas considéré comme un chasseur, mais comme un avion de coopération, il ne possédait pas la bande jaune sur le bord d'attaque.

On note la feuille d'érable et la tête de mustang peintes sur le fuselage avant. L'appareil sera porté disparu le 19 juin 1944. (Blitz Photo Library)

Un Ju 88A de la 1./KG 77 sur le terrain de Couvron, près de Laon, pendant la bataille d'Angleterre.

L'appareil porte un large rectangle blanc vertical sur le gouvernail et un rectangle horizontal sur l'aile gauche, entre la croix et le moteur. (ECPA)





Le 352nd Fighter Group (8th Air Force) arriva en Angleterre le 8 juillet 1943. On voit ici le P-47D-2-RE (42-8400) piloté par le Lieutenant William T. Whisner, futur as aux 16 victoires. L'avion porte les bandes d'identification réglementaires sur le capot, ainsi que sur les plans vertical et horizontal. (Archives A-J.)

les dissimuler au regard de l'ennemi bien désirable; – l'économie d'une couche de peinture se mesurait autant en termes financiers et de productivité qu'en gain de poids. Or, tant pour les bombardiers que pour les chasseurs, chaque kilogramme gagné se traduisait par quelques kilomètres supplémentaires en vitesse et en rayon d'action. La circulaire T.O. 07-1-1, publiée début décembre 1943, dispensa la plupart des avions neufs de tout camouflage. Début 1944, la plupart des appareils en service dans l'USAAF furent sablés.

En dépit de la nouvelle identité visuelle des chasseurs américains, les Britanniques maintinrent leur exigence en matière de bandes d'identification sur les P-47 et les P-51; elles furent simplement repeintes en noir. Elles disparurent généralement avec l'introduction des bandes d'invasion.

LES FORCES DE L'AXE

Les premières bandes blanches entourant l'arrière du fuselage, qui allaient devenir une marque d'identification pour les avions des forces de l'Axe engagés en Méditerranée, apparurent sur les appareils italiens vers décembre 1940. Lorsque les avions de la Luftwaffe destinés à appuyer l'*Afrika Korps* arrivèrent en Cyrénaïque, en janvier 1941, ils reçurent tout naturellement une bande identique et la partie inférieure de leurs saumons d'aile fut également peinte en blanc.

Ce fut vraisemblablement par mimétisme qu'une bande jaune (l'extrémité des intrados étant également peinte en jaune) fut adoptée au moment où débuta la campagne de Russie, le 22 juin 1941. Les aviations satellites ou alliées à l'Axe furent priées de se conformer à ces dispositions.

Jusqu'à l'introduction des bandes de la *Reichsverteidigung*, la Luftwaffe utilisa peu de marques tactiques. Tout au plus, peut-on citer la queue blanche des intercepteurs du JGr.50 (par exemple), mais il n'est pas certain que ce marquage entre dans cette catégorie. Dans le même ordre d'idée, en raison de leur complexité et de leur diversité, il semble peu probable que les bandes dites de la défense du Reich puissent être considérées comme des marques d'identification visuelle, *strictu sensu*. Voir notre page centrale.

LE PACIFIQUE

L'USAAF et l'US Navy se préoccupèrent peu de peindre des marques d'identification sur leurs appareils dans la guerre du Pacifique. La seule véritable mesure prise officiellement fut la suppression du rouge des marques de nationalité. Elle fut d'ailleurs suivie par toutes les aviations alliées engagées contre le Japon. L'une des rares marques spécifiques que l'on peut y trouver appartient au 1st Air Commando, engagé au profit des troupes du général Wingate, opérant sur les arrières des Japonais, en Birmanie. Encore furent-elles peintes à la demande de la RAF.

On trouve dans le Pacifique les décorations les plus colorées de toute l'aviation américaine. Les chauves-souris sur le nez des B-25 ou autres bandes multicolores sur les P-38, présentaient toutes les caractéristiques nécessaires à une identification visuelle rapide.

Une fois encore, ce fut sur les théâtres d'opérations où se trouvaient les Britanniques que des marques formelles apparurent, à une exception près : Guadalcanal.

Lorsque les premiers P-40 arrivèrent dans les Salomon, en août 1942, les équipages de l'Air Force s'empressèrent de leur peindre la queue en blanc et d'ajouter de larges bandes diagonales blanches sur les ailes, « pour éviter de se faire descendre par les marins »...

La plupart des appareils engagés dans les Salomon et en



Deux P-51A-10 en vol au-dessus des montagnes birmanes. Au premier plan, le 43-6257 (*Mrs. Virginia*) et au second plan le 43-6189, piloté par le Colonel Philipp G. Cochran, commandant le 1st Air Commando, en avril 1944. Quatre de ces appareils étaient maintenus en permanence sur le « terrain » de Broadway, au nord de Bahmo. Pour la petite histoire, Cochran était un ami d'enfance du célèbre dessinateur Milton Caniff qui le prit comme modèle pour sa bande dessinée « Terry and the Pirates ». (Photo Blitz Library)

Nouvelle-Guinée (USAF, RAAF, RNZAF) reçurent des marques plus ou moins identiques. Certaines unités les effacèrent à l'été 1944, d'autres les conservèrent jusqu'à la fin de la guerre.

Les appareils de la RAF dépendants du *South East Asia Command* furent revêtus de bandes blanches de 18 pouces de large (0,45 m) autour des ailes et de l'empennage horizontal, ainsi que sur le gouvernail de direction. Les photos montrent cependant une grande variété de combinaisons. La plupart des Spitfire et Hurricane eurent leur casserole peinte en blanc.

L'AVIATION JAPONAISE

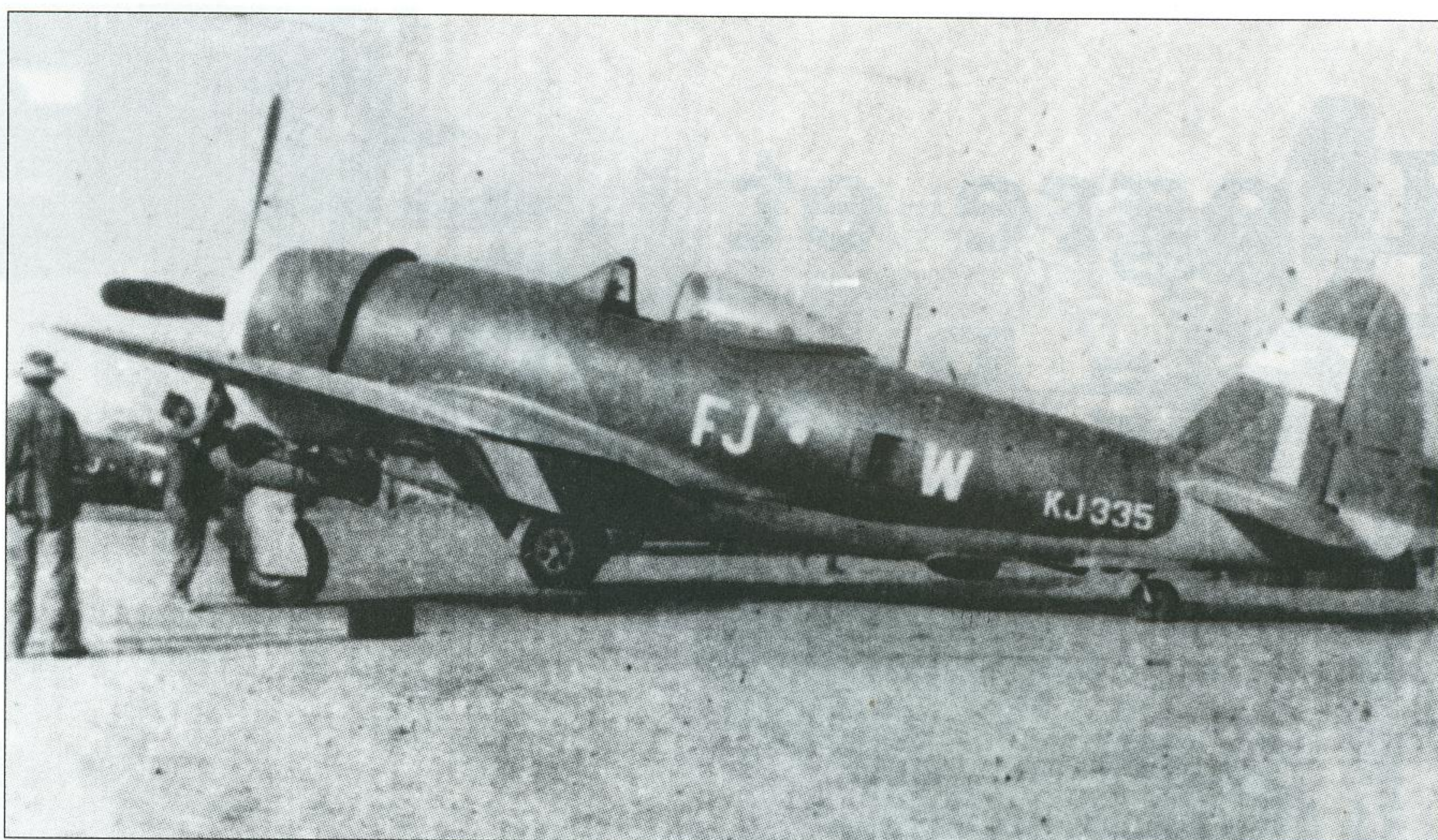
En matière d'identification visuelle en vol, les appareils japonais portaient des cocardes qui non seulement pouvaient difficilement prêter à confusion, mais qui en plus étaient visibles de loin. Il restait cependant à assurer une meilleure identification depuis le sol.

Une bande d'un jaune orangé d'au moins 20 cm de large fut peinte sur le bord d'attaque des avions; elle recouvrait une partie des trappes de train. Sa longueur était comprise entre le tiers et les deux tiers de l'envergure, mesurée entre le fuseau-moteur (pour les bimoteurs) et l'extrémité de l'aile.

La marine impériale peignit en noir le capot de ses appareils susceptibles d'être engagés au-dessus de la mer. Après juin 1944 et la perte des derniers porte-avions, cette pratique fut abandonnée, sauf sur les *Zéro*.

Les appareils réservés à la défense de la mère patrie reçurent une large bande blanche autour du fuselage et des ailes sur laquelle fut frappée la cocarde. Cette bande fit son apparition en mai 1942, peu après le raid de Doolittle. Elle était évidemment peinte à l'attention de la DCA. Cette pratique fut maintenue jusqu'à la fin de la guerre au sein des unités affectées dès leur origine à la défense du territoire (cf *Aéro-Journal* n° 3), mais les nouvelles unités repliées au Japon à partir de la fin de l'année 1944 ne reçurent pas ce marquage.

Dans certaines occasions, les chasseurs de l'armée reçurent une bande tactique autour du fuselage arrière. Bien que le blanc semble avoir été privilégié, beaucoup d'unités la peignaient dans la couleur de la *Chutai*, les com-



mandants de *Sentai* se distinguant par l'emploi de bandes multicolores.

Les formations de l'armée impériale utilisèrent à profusion des bandes de toutes les formes et de toutes les couleurs. Toutefois, ce marquage était davantage destiné à l'usage interne des groupes (identification des leaders et des escadrilles). On ne peut toutefois pas non plus écarter l'hypothèse d'une certaine mégalomanie chez les commandants de groupe.

L'AVIATION SOVIÉTIQUE

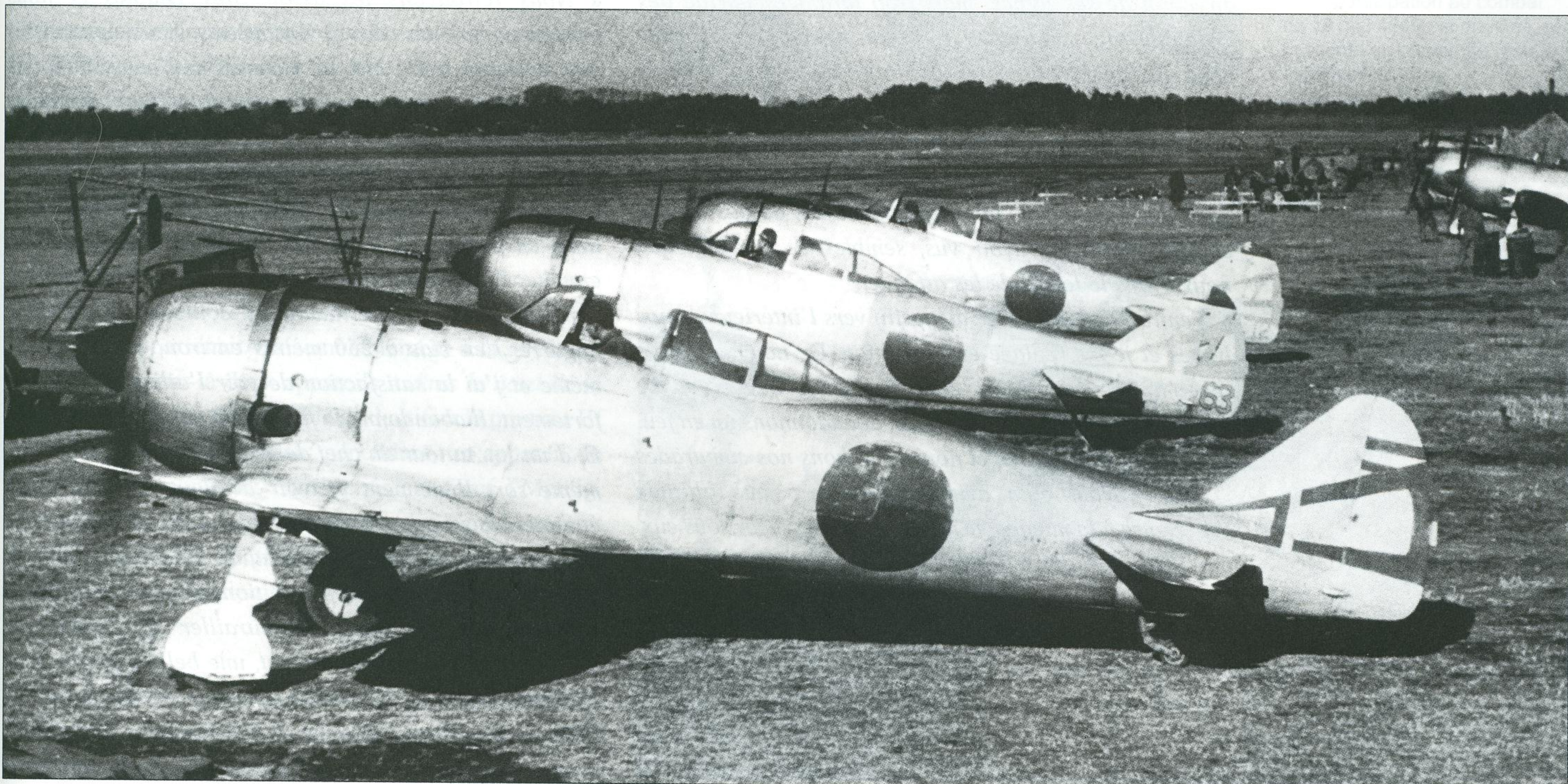
La documentation existante ne permet pas de tirer des généralités sur l'utilisation de marques d'identification spécifiques au sein de l'aviation de l'armée Rouge. Il est évident qu'elle employa de nombreuses marques tactiques, mais il est encore difficile de donner des précisions.

Ce n'est, bien évidemment, que le bref survol d'un sujet qui nécessiterait un livre entier à lui seul. Nous encourageons nos lecteurs à nous signaler erreurs et omissions, ainsi qu'à nous apporter des précisions.

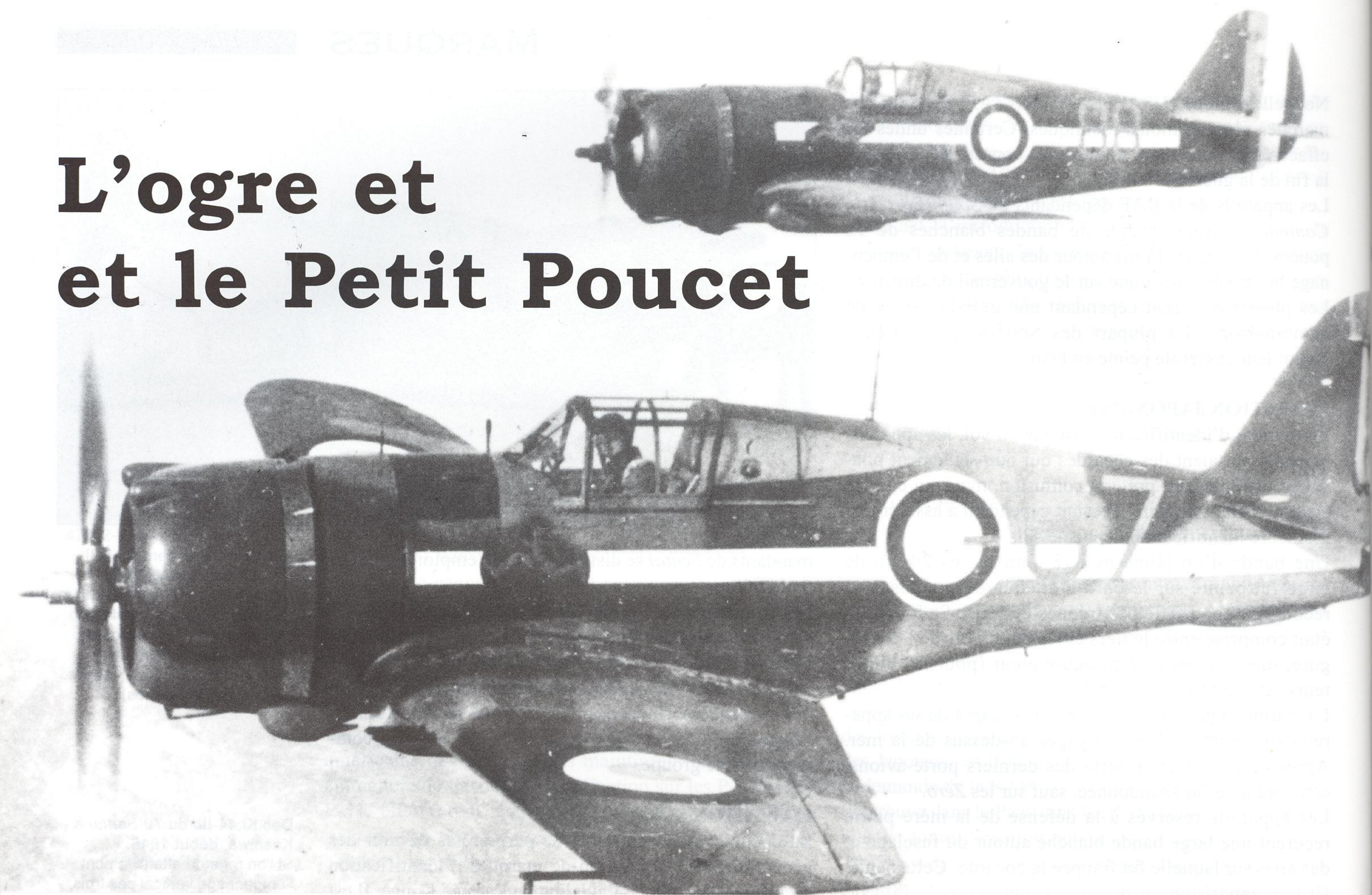
Dans le prochain numéro, nous traiterons des bandes d'invasion.

KJ335, un Thunderbolt Mk.II (P-47D-25) du RAF N° 261 Squadron à Kumbhirgram (Inde), en novembre 1944. L'appareil porte les marques imposées par le SEAC en matière d'identification visuelle. (Collection R.C. Jones)

Des Ki.44-IIb du 70 *Sentai* à Kashiwa, début 1945. Si l'on regarde attentivement l'empennage vertical des trois avions au premier plan, on s'aperçoit qu'il a été repeint, ce qui laisse à penser que ce groupe a récupéré ces appareils auprès d'autres unités. La présence de la bande de fuselage sur le « 63 » ne s'explique que par les traces de l'insigne du 47 *Sentai* que l'on distingue nettement sur le gouvernail. L'appareil au premier plan était piloté par le sergent Ken'ichi Hiratsuka (Archives A-J.)



L'ogre et et le Petit Poucet



Le 18 mai 1940, dix Curtiss du GC II/4 protègent un Potez 63.11 entre 15h00 et 15h30 sur le secteur de Rethel (Ardennes). L'une des patrouilles de protection se compose du sous-lieutenant Plubeau, capitaine Engler et lieutenant Girard. La suite est rapportée par Plubeau lui-même.

« Dès notre arrivée sur le secteur, je vois un Henschel 126 que je signale par radio. La « libellule », comme nous l'appelons, le « mouchard » comme l'ont baptisé les troupes terrestres, nous a aperçus. Il pique vers le sol en direction de ses lignes, mais trop tard. L'escadrille des Diables Rouges l'attaque. Après une dizaine de passes, le Henschel tombe en flammes au bord de l'Aisne, bascule dans la rivière et brûle en partie de l'autre côté. Pendant que les Diables se regroupent sous nos patrouilles, quatre Me 109 sortent des nuages à 200 mètres de nous et au nord. Ils remontent immédiatement au-dessus de la couche sans nous avoir vus, semble-t-il, et avant que nous ayons le temps de les attaquer.

« J'entraîne alors tout le dispositif vers l'intérieur de nos lignes et je me replace en protection. De nouveau, nous rencontrons les 109 et cette fois nous bagarrons. Le capitaine Engler et moi-même en abandonnons un en feu. Nous nous regroupons et nous cherchons nos camarades Diables. Voyant cinq avions de face, à une altitude supérieure à la mienne, je pense aller me placer sous eux, croyant avoir affaire à des amis. Je me rends compte de mon erreur. Ce sont des Me 109. Ils ont la supériorité l'altitude. Il n'est pas sage de se frotter à eux. Je bats des plans pour que les équipiers suivent et je pique légèrement à côté d'un nuage. Les 109 passent de l'autre côté, sans nous voir. La prochaine fois, nous leur offrirons des lunettes ! Je vire derrière le nuage en

prenant de l'altitude, mais... plus de Messerschmitt. Notre tension est extrême et les nerfs sont à fleur de peau. Il faut les dominer; il faut aussi ne pas perdre de vue les avions que l'on protège, surveiller attentivement le ciel où l'ennemi se trouve et nous cherche; voir ce que devienne les équipiers, recevoir les ordres radio, y répondre, faire encore quantité de choses, vite et le mieux possible. En même temps, rester calme et lucide. C'est parfois difficile à obtenir de tous.

« Nous retrouvons les avions des Diables et nous grimpons toujours. Vers 2 500 mètres, nous apercevons une trentaine de He 111 qui viennent de l'ouest. Je laisse les Diables les attaquer; ils vont faire leur deuxième passe, pas de chasse ennemie en vue. J'attaque à mon tour avec mes patrouilleurs, pendant que, à ma demande, Baptizet et ses équipiers assurent la protection. Nous nous en prenons à la section de droite du peloton de gauche. J'ai quelques difficultés à rejoindre les Heinkel, car mon moteur a été touché au cours de la première bagarre. J'en suis à 250 mètres environ; je tire quand même et j'ai la satisfaction de voir l'ailier droit fumer fortement. Il abandonne la formation et pique vers le sol. Et d'un !... Au tour du chef de section. Bientôt, il subit le même sort. Il ne peut y avoir de doute, il brûle. Mes équipiers aussi ont tiré, de même que deux autres Curtiss. « Nous allons abandonner l'attaque, car l'heure de fin de mission a déjà sonné. Nos munitions s'épuisent; nous ne sommes plus que quatre à mitrailler les Heinkel et, devant nous, venant du nord-est, une belle expédition de bombardiers et de chasseurs ennemis s'avance. Je me balance de droite à gauche et de gauche à droite pour que le dispositif me suive. Un Curtiss reste cependant

accroché à un Heinkel, tout à fait à gauche. Je ne puis le laisser seul, ce serait le vouer à la mort. Enfin, il revient, mais un peu tard. Les Messerschmitt 109, probablement alertés par radio, arrivent sur nous.

« Le capitaine Engler, le premier, voit leur attaque et me la signale. Je vire brutalement; ils sont là, très près. Je ne suis pas en bonne position de tir, mais je lâche tout de même une rafale, histoire de faire peur à cet audacieux Fritz qui ose tirer sur notre Popol (Engler). Le résultat est acquis, le Fritz dégage. Un autre, je ne sais pourquoi, vient virer devant moi, à bonne distance : 150 mètres environ. Voudrait-il me narguer ? Je le poursuis et lui lâche quelques pruneaux qui l'en dissuadent rapidement. Il pique jusqu'au sol et prend feu. Pendant ce temps, le capitaine Engler a aussi descendu son Messer.

« Nous nous sommes dispersés dans la mêlée et mon moteur donne des signes de fatigue. Il faut rentrer ».

Tous les appareils engagés rentreront, sauf celui du capitaine Guieu, endommagé dans l'attaque des bombardiers et qui se posera sur un terrain occupé par la RAF. Ce ne sera pas le cas, côté allemand. En effet, un ou deux Bf 109 – selon les sources consultées – sont portés disparus.

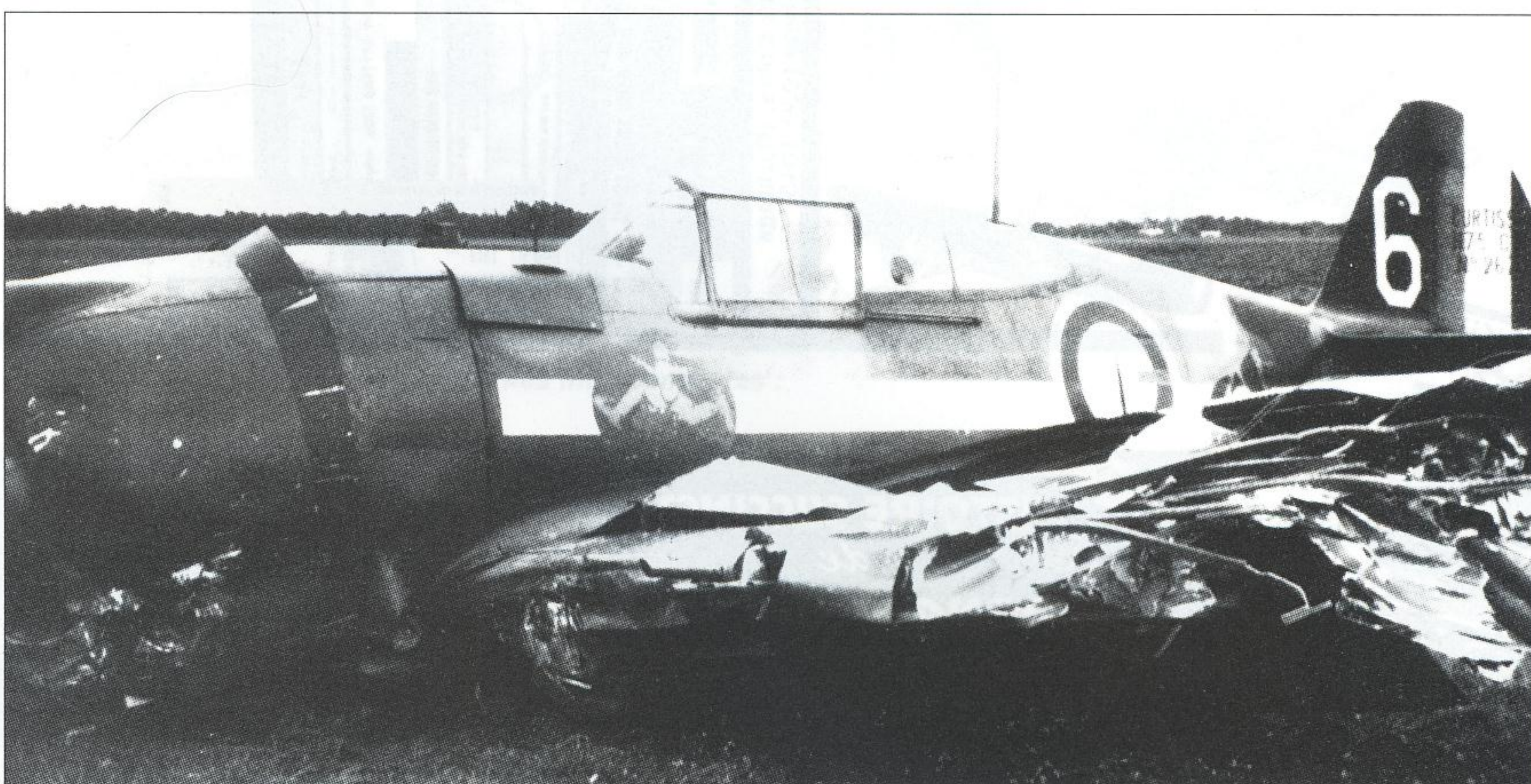
Ce jour-là, vers 16h15, la 7./JG 53 engage un combat contre huit Curtiss dans le secteur de Rethel. L'Oberfeldwebel Franz Götz, le Feldwebel Galubinski et l'Unteroffizier Neuhoff revendiquent chacun une victoire. Mais la Staffel perd son chef, l'Oberleutnant Wolf-Dietrich Wilcke, contraint de sauter en parachute hors de son appareil en feu.

Selon le journal de campagne de Wilcke, conservé aux Bundesarchiv à Fribourg (cote RL10/277), l'appareil de Franz Götz a été également abattu et ces deux futurs grands as de la Luftwaffe sont faits prisonniers (ils regagneront leur unité avant la fin de la campagne). Cette information n'a pu être recoupée avec d'autres sources, notamment l'histoire de la JG 53 de Prien – ce qui ne signifie nullement qu'elle soit erronée.

Il est cependant incontestable que les deux appareils ont été victimes du GC II/4 et que, en fonction des circonstances du combat, on peut s'avancer à attribuer la chute de Wilcke à Engler et celle de Götz à Plubeau. En revanche, les victoires allemandes sont sans fondement. Rappelons que Götz, titulaire de la Ritterkreuz, finira la guerre comme Kommodore de la JG 26 avec 63 victoires à son actif. Wilcke, récipiendaire des Glaives, sera abattu le 23 mars 1944, alors qu'il totalisait 162 victoires.

Le Hs 126 appartenait vraisemblablement à la 3.(H)/41, qui perdit ce jour-là deux appareils « dans le nord de la France ». Il n'a pas été possible d'identifier le premier Bf 109 revendiqué par Plubeau; cependant, un appareil du III./JG 52 a été contraint à un atterrissage forcé à Merzig, à la suite d'un combat aérien. Enfin, les He 111 étaient probablement ceux du II./KG 55, dont plusieurs avions ont été abattus ou endommagés dans la région de Sedan.

Le texte provient des mémoires de Camille Plubeau, publiées à compte d'auteur en 1985 sous le titre *Diabls Rouges et Petits Poucets*.



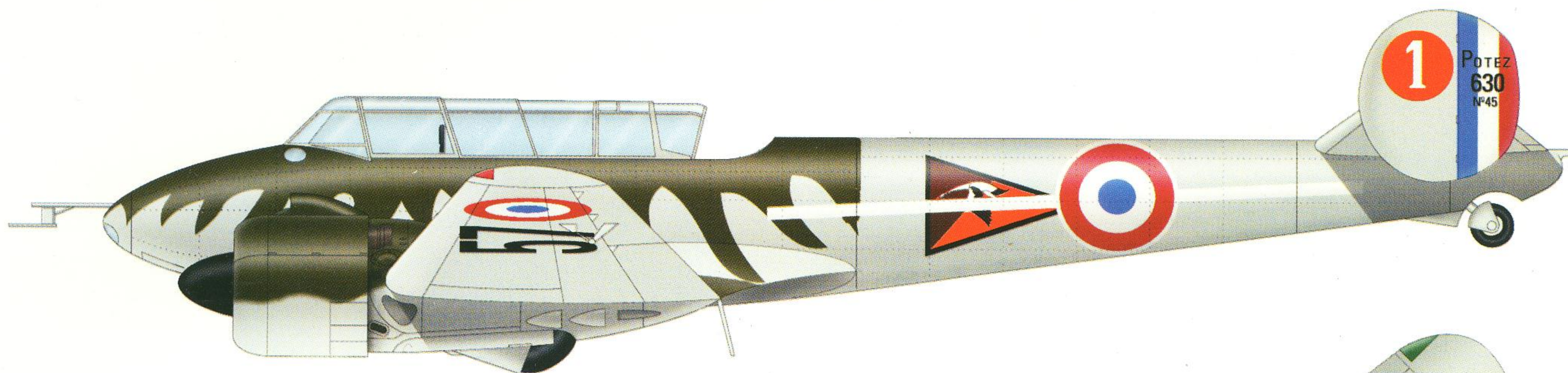
Page précédente : le sous-lieutenant Camille Plubeau survolant la côte marocaine à bord de son H-75A n° 267 en 1941. Comme tous les pilotes transférés au GC II/5 après la dissolution du GC II/4, Plubeau a conservé l'insigne de son ancienne escadrille (le Petit Poucet). (SHAA)

Ci-dessus : le H-75A n° 267 sera repeint conformément aux habitudes du GC II/5, mais conservera néanmoins l'insigne du Petit Poucet. (SHAA)

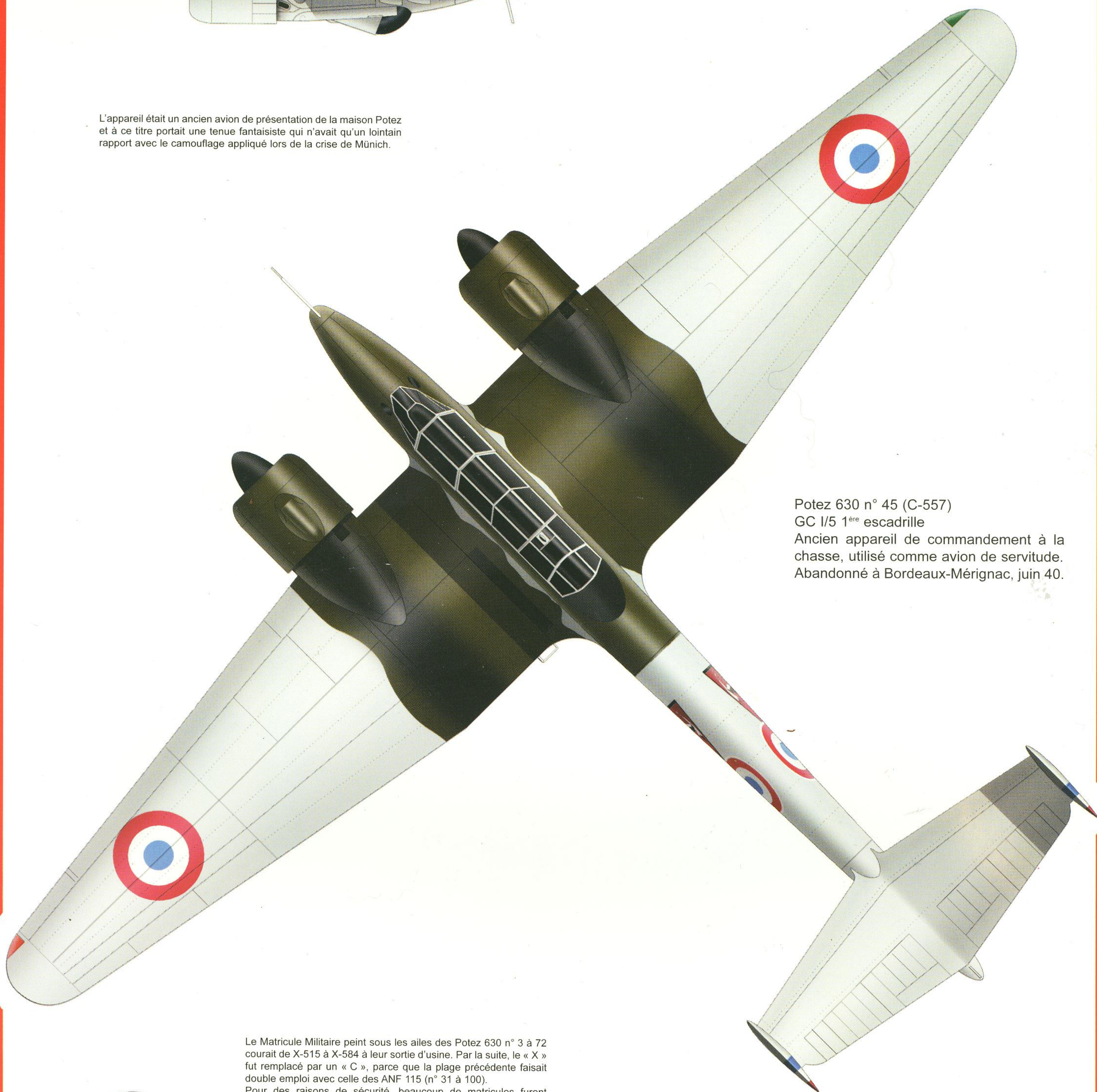
Ci-contre : l'Oberstleutnant Wolf-Dietrich Wilcke, alors Kommodore de la JG 3, à Aanapa, le 6 mai 1943. À gauche, le Major Wolfgang Ewald, le plus sérieux concurrent d'Adolf Galland pour le cancer du fumeur ! (Collection J.-Y. Lorant)

Ci-dessous : Franz Götz lorsqu'il était Kommandeur du III./JG 53, à Orvieto (Italie), en janvier 1944. Si sa participation au combat du 18 mai 1940 est attestée, sa descente en parachute reste à confirmer. Collection J.V. Crow)





L'appareil était un ancien avion de présentation de la maison Potez et à ce titre portait une tenue fantaisiste qui n'avait qu'un lointain rapport avec le camouflage appliqué lors de la crise de Munich.



Potez 630 n° 45 (C-557)
GC I/5 1^{re} escadrille
Ancien appareil de commandement à la
chasse, utilisé comme avion de servitude.
Abandonné à Bordeaux-Mérignac, juin 40.

Le Matricule Militaire peint sous les ailes des Potez 630 n° 3 à 72 courait de X-515 à X-584 à leur sortie d'usine. Par la suite, le « X » fut remplacé par un « C », parce que la plage précédente faisait double emploi avec celle des ANF 115 (n° 31 à 100). Pour des raisons de sécurité, beaucoup de matricules furent effacés en mai-juin et on ignore si l'appareil présenté ici portait encore le sien.

